



Začetek bi mogel prepisati iz letošnje 10. številke naše revije, stran 7 (kjer se začenja zapis o preskušnji jeepa wranglerja): o nekdanjih firmah Willys Motors in AMC, o zdajšnjih Chryslerju in Jeep Eagle Division, o avstrijskem posredniku Gräf&Stift ter o ljubljanski Avtomontaži, ki bo jeepe – kot zadnja v navezi – spravljala na naše tržišče. Kajti, jeep wrangler in jeep cherokee sta brata.

Pri tem je wrangler surovež s čvrstim značajem, z robato dušo in z grobo pločevino okrog nje. Je pravi »off-road car«, kot se temu po ameriško reče. Cherokee je pa plemenitejše sorte: hoče biti ne samo pravi terenec, ampak vsaj še udoben potovalnik, če že limuzina ne. In, ker zna biti obem željam dobro kos, ugaya mnogim kupcem – navkljub številni japonski ponudbi podobnih, a mladostnejših vozil.

Po obliku je seveda kombi: s štirimi bočnimi vrati ter s petimi, ki so v bistvu dvigna zadnja stena vozila, kar pomeni, da se odpirajo od vrha do tal in se pri tem izognemo le velikim, pokončnim zadnjim lučem. Karoserijske poteze so razmeroma toge (ravne površine, precej ostre poteze, pravokotno obrezana okenska stekla), a skladne, tudi na račun vtišnin na prednjem pokrovu in bokih, izrazitih

### Jeep cherokee 4.0 litre

# MEŠANEC

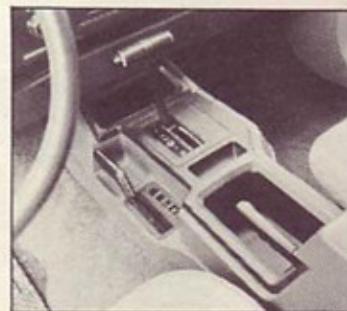
### Terenec, ki je limuzina. In obratno

obrob blatnikov in že tovarniško nameščenih prtljažnih ojačitev na strehi. Obe – od znotraj in ročno nastavljeni – zunanjji ogledali sta

premajhni ne le na pogled, ampak tudi za poglede vanju. Povrh tega ima cherokee okenska kota na prednjih vratih zapolnjena s trikot-



Voznikovo okolje: made in USA



*Ročice (od leve): za vrsto prenos moći, za samodejni menjalnik, za ročno zavoro*

nima okencema, ki sta v prijetno pomoci zračenju notranjosti, a tudi v napoti, ko gre za (ne)moten pogled v katerokoli od zunanjih ogledal. K skladnosti zunanjostne podobe pa sodi tudi razmeroma majhna višina vozila, kar omogoča tudi dovolj pripraven dostop do njegovih sedežev. Vsaj skozi prva vrata! Zadnja vrata so tam malce »na silo«: saj so zelo ozka in nameščena nad izreza zadnjih kolesnih vdolbin. Torej praktično ni možnosti, da bi med sedanjem v avto, ali stopanjem iz njega ne obrisali umazanje z njiju. A je utesnjena tudi zadnja klop v celoti: s precej pičlim kolenskim prostorom in z neudobno, ob morebitnem naletnem trčenju pa tudi nevarno nizkim naslonjalom brez zglavnika. Naslonjalo je seveda

zgibljivo, kar omogoča povečanje prtljažnika od 393 na 2000 litrov, praznina pa bi bila še večja, če rezervo kolo ne bi bilo v njem (pokončno, ob levi strani), ampak na zadku vozila.

Limuzinsko udobje pa je na prednjih sedežih: oba sta še dovolj skrbno oblikovana, obo imata dovolj visoki naslonjali z zglavnim vred in obo je mogoče odrinjiti dovolj daleč nazaj, da se telesi dobro počutita. Voznik dobri: po ameriško (a ne pretirano) v trebuh štrelč in v usnjem odet volanski obroč, oglato, dobro zasenčeno in dovolj bogato armaturno ploščo (merilniki vrtljavjev, hitrosti, temperature hladilne tekočine, goriva, oljnega tlaka in akumulatorske volatže) s poglavitnimi stikali ob volanskem drogu; repasto objemko za lažji zasuk vžigalnega klju-



Prtljažnik: tudi ob pokončni zadnji klopi in rezervnemu kolesu je prostor še za majhen moped

ča; pregledno nastavljanje zračenja in gretja; odročno nameščeno ročico za izbiro prenosa motorne moči h kolesom ter neprikladno nagnjeno oporo za levo nogo. Šipam in ključavnicam ukazujejo električna stikala, skrbno pokromana in razvrščena na vratih. V avtu pa je tudi dovolj drobnarskih odlagališč, vključno s komolčnim opornikom med prednjima sedežema, ki je v bistvu pokrita in mehko tapecirana skatla.

Seveda je v avtu tudi digitalna ura, nad prostorom za doplačilni potovalni računalnik. Prikladna je pa lastnost, da žaromet z vsemi zunanjimi lučmi vred gorita še piko minuto po tistem, ko ste ugasnili motor in prekinili vžig. To je čas, da (ponoči) odklene te garazo ali opravite kaj podobnega, potem luči samodejno ugasnejo.

Jeep cherokee ponuja tovarna v treh motornih različicah: z dveoma bencinskima (2,5 in 4,0 litra) ter z Renaultovim 2,1-litrskim turbodizelom. Testni avtomobil je bil z uravnavanim katalizatorjem v izpušnem sistemu naravnem na neosvinčen bencin in to kot najmočnejšo možnost, tudi v primerjavi z ostalimi terenci tega razreda. Cherokeejev nos je bil namreč do zadnjega kotička zapoljen z vrstnim sestavljenikom in njemu pritaknjenimi agregati. Motor je starinski, v celiem iz sive litine, s stransko odmico gredjo ter s prestižno gibno prostornino 3956 kubikov. Je pa tudi preskušen, trpezen in prepričljiv izdelek. Oglas je vselej na prvi zasuk ključa, z dravim in zamolklim glasom ter s pravljivostjo, da takoj steče s polno močjo. Te je za 126 kW oziroma 170 KM pri 4550 vrtljajih v minutu, enako obilna pa je tudi zaloga največjega navora: 286 Nm pri 2500 vrtljajih v minutu. S prožnostjo se ta motor pohvali praktično takoj, ko se zasuče nad vrtljaje prostega teka. Z gorivom ga preskrbuje elektronska naprava za vibrizgavanje (posamično za vsak valj), elektronski je tudi vžig. Vse je prizjeno za dolgotrajne uporabe brez pogostih servisnih preglebov.

Masiven samodejni štiristopenjski menjalnik, je – upoštevaje končno prestavno razmerje – dovolj na dolgo izračunan, da vozniku ni treba segati v rdeče polje, ki se na merilniku vrtljavje začne pri številki 5000. Sprotneju menjalniškemu prilagajanju v pomoč je stikalo, ki omogoča izbiro med varčnejšo (ko se avtomatika ogiba visokih motornih vrtljavjev) in športnejšo vožnjo (ko menjalnik ob do konca pohojenem pedalu za plin pretika tik pod začetkom rdečega polja). Vse te lastnosti, z motorimi vred, vozniku že po nekaj kilometrih vožnje preženejo vse morebitne pomisleke o avtomatiki v menjalniku terenskega vozila.



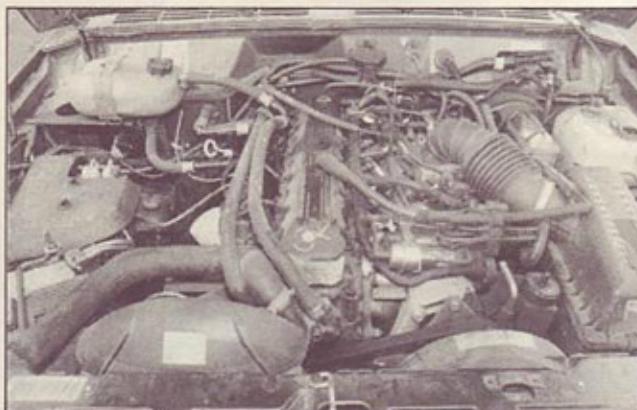


Tole je sicer res: motor postane grob in ne ravno miren v zgornji tretjini delovnega območja, kar je na avtomobilski cesti ravno pri najprikladnejših potovalnih hitrostih (okoli 150 kilometrov na uro). Toda njegova suverenost ostaja – tudi potem ko se avto znajde na brezpotju in, ko voznik seže k precej nepriljubni ročici za izbiro vrste prenosa moći. Ta ročica ukazuje napravi »selec-trac«, kakor tovarna poimenuje celotni prenosni sistem. Izbirne stopnje so naslednje: 2 WD (motor poganja le zadnji kolesi); 4 part time (motor poganja vsa štiri kolesa, toda ob vključeni zapori sredinskega diferenciala, kar je namenjeno le vožnjam ob poslabšanih voznih razmerah); 4 full time (prenos moći je speljan do vseh štirih koles, brez vključene sredinske zapore in brez omejitev uporabe); N (prostek tek); in 4 LO (štirikolesni pogon s terenskim prenosom moći, torej reduktorjem in vključeno sredinsko diferencialno zaporo).

Sredinski diferencial je pri terencih te sorte zelo redki, a tudi

zelo dobrodošel del opreme. Omogoča namreč stalno uporabo štirikolesnega prenosa moći, ne da bi bil mehanizem škodljivo obremenjen, kadar je stik koles z voziščem dober. Edini razlog za vožnjo cherokeeja s pogonom na

samo zadnji kolesi je rahlo zmanjšana poraba goriva, ampak v takšnem primeru je ta terenec zelo občutljiv na spodnašanje zadka in zahteva spremno dodajanje volana. Ob stalnem pogonu vseh štirih koles pa postane praktično ta jeep



*Motor: prileten, ampak prepričljiv*

## Tehnični podatki

**Motor:** šestvaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj vzdolžno – vrtina in gib  $98,4 \times 66,7$  mm – gibna prostornina 3956 kubikov – kompresija 9,2:1 – največja moč 126 kW (170 KM) pri 4550/min – največji navor 286 Nm pri 2500/min – ročična gred v 7 ležajih – stranska odmična gred (veriga) – elektronska vbrzgavanje goriva in vžig – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 50 Ah – alternator 980 W – izpušni sistem z uravnavanim katalizatorjem

**Prenos moći:** motor spredaj poganja zadnji ali vsa štiri kolesa – samodejni štiristopenjski menjalnik, roči-

ca na tleh – prestavnina razmerja: I, 2,804; II, 1,531; III, 1,000; V, 0,705; vrstni – nameščen spredaj vzdolžno – vrtina in gib  $98,4 \times 66,7$  mm – gibna prostornina 3956 kubikov – kompresija 9,2:1 – največja moč 126 kW (170 KM) pri 4550/min – največji navor 286 Nm pri 2500/min – ročična gred v 7 ležajih – stranska odmična gred (veriga) – elektronska vbrzgavanje goriva in vžig – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 50 Ah – alternator 980 W – izpušni sistem z uravnavanim katalizatorjem

**Zvočni obseg:** terenski kombi – 5 vrat – 5 sedežev – karoserija na šasiji – spredaj toga prema, vzdolžna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – zadaj toga prema, listnati vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožne zavore, spredaj kolutne (posebej hla-jene), zadaj bobnaste, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi,

ročica med sedežema – volan s kroglicami, servo, 3,5 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

**Mere in teže:** dolžina 4,280 m – širina 1,790 m – višina 1,630 m – medosna razdalja 2,576 m – kolotek spredaj 1,448 m, zadaj 1,448 m – rajdni krog 11,4 m – najmanjša razdalja od tal 0,20 m teža praznega vozila 1500 kg – dovoljena skupna teža 2210 kg – dovoljena teža prikolicice z zavoro 2000 kg, brez zavor 750 kg – prtljažnik 393/2000 litrov – posoda za gorivo 76 litrov

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 170 km na uro – poraba goriva (ECE): 9,6/13,1/16,7 litra neosvinčene bencina na 100 km

neutralno vozilo, kar je mogoče koristno izrabljati na vseh vrstah kolesne podlage.

Med našimi meritvami smo seveda vključili športnejši program menjalnika (dobesedno: »power«), ob dveh osebah in polni posodi goriva v avtu; ter ob stalno vključenem »kick-downu«. Cherokee je pospeševal takole: z mesta do hitrosti 60 km na uro v 4,8 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 7,5 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 11,1 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 16,5 sekunde, do hitrosti 140 km na uro v 24,9 sekunde in do hitrosti 160 km na uro v 41,8 sekunde. Največja hitrost, ki smo jo izmerili, je znašala 176 kilometrov na uro, ob vsega le 3300 motornih vrtljajih v minutih. Povprečna poraba v vseh okoliščinah izredno zahtevenega testa pa je prišata na številki 19,3 litra neosvinčene bencina na 100 prevoženih kilometrov. Ob tem sodim, da bi motorna žeja – ob zmanjšani voznikovi zahtevnosti – zmogla upasti za tri do štiri litre na vsakih 100 kilometrov. Še posebej, če vožnja ne bi obsegala terenskega naprezanja in uporabe reduktora.

Za lego na cesti sem že rekел: kadar je ročica v položaju »4 full time«, kar pomeni dovoljeno stalno uporabo štirikolesnega pogona, je cherokee zelo zanesljiv in skoraj povsem neutralen avtomobil. Njegovi premi sta resda togi, spreadj z vijačnimi, zadaj pa z listnatimi vzmetmi. Sta pa tudi dovolj natancno vodenji in stabilizirani, da sta vozilo in njegovemu motorju kos. Vštevi zavore in lahko servovojačan volan, s samo 3,5 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke.

Vzmetenje seveda ni limuzinsko: vzmetni gibi so prekratki, da bi bili na gubastem cestišču tudi udobni. Toda celotno podvozje je uspešen kompromis med tistim, kar mora cherokee obvladovati na običajnih cestah in na najzahtevnejšem terenu. In z razumnim voznikom za volantom.

• • •

**Jeep cherokee** je torej mešanec, ki zna življenje zelo dobro prenašati. Pri tem je precej vseeno, kam ga poženete: v prerijo Oklahoma, kjer so Cherokeeji doma, pred dunajsko opero, ali na ljubljanski grad. Je pač Američan, ki se na vseh koncih sveta enako dobro počuti.