

Vrnitev velikega poglavarja

Cherokee je bilo nekdanje veliko indijansko pleme na ozemlju današnje ZDA, danes njihova mogočnost živi le še v legendah in zgodovinskih arhivih.

Aspomin nanje uspešno hrani še nekdo. Jeep! Legendarna ameriška avtomobilska znamka s svojima terencema Cherokee in Grand Cherokee. Prav slednji, večji od njiju, pa je pravkar doživel novo preobrazbo ter stopil v korak s časom in v vedno hujšo konkurenco modernega razreda luksuznih terenskih avtomobilov.

Z novo generacijo Grand Cherokeeja prav filozofija ostaja nespremenjena, največja razlika med starim in novim pa je v napredku, ki ga je v teh trinajstih letih naredila tehnika, oziroma avtomobilska industrija.

Da so želeli izdelati luksuzen avtomobil, ki bo obenem tudi klen terenec, nam je postalo jasno že ob prvem stiku z njim. Nos avtomobila je namreč prepoznaven že od daleč. Kdo drug kot



»Pri Jeepu niso stali križem rok, ampak so naredili povsem nov avto, ki si s starim deli le še ime. In filozofijo!«

Vendar pri Jeepu niso stali križem rok, ampak so naredili povsem nov avto, ki si s starim deli le še ime. In filozofijo!

Že leta 1992, ko je prišel na naše ceste prvi Jeep Grand Cherokee, je v sebi nosil zanimivo, a nadvse težko uresničljivo filozofijo združitve limuzinskega udobja in terenskih sposobnosti robustno narejenega avtomobila s pogonom na vsa štiri kolesa. Da so dobro zadeli tržno nišo, je jasno že ob pogledu na ceste. Tako kot v tujini se tudi pri nas preganja kar nekaj teh avtomobilov z imenitnim napisom proizvajalca na nosu motornega pokrova.

Jeep se lahko pohvali s tako lepo hladilno režo za lovljenje zraka? Sedem pokončnih rež se skriva v legendarni Jeepovi maski, podobni tisti na vojaških Wilisih izpred 60 let. Značilno Jeepov je tudi nekoliko daljši nos avtomobila. Ta je tako zelo dolg iz dveh razlogov: zaradi prepoznavnosti oziroma ohranjanja tradicije in zaradi tega, ker se pod motornim pokrovom v vsakem primeru skriva velik motor. Manjšega od trilitrskega šestvaljnega turbodizla ni, ta je tudi edini dizel v družini in več kot očitno odgovor na zahteve evropskega trga. Preostali svet in tisti, ki si to lahko privoščijo, pa izberejo enega od





◀ Prostornost je ena močnejših vrlin novega Grand Cherokeeja.

Ne, to ni notranjost ► kakšne velike limuzine ampak sredinska konzola velikega terenca.



osemvaljnikov. Manjši je 4,7-litrski s 170 kW, večji pa 5,7-litrski s kar 240 kW in z oznako HEMI. Kot zanimivost: ta lahko 'odklopi' polovico valjev in prihrani do 20 odstotkov goriva! A vrnimo se k našemu testnemu Grand Cherokeeju, ki ima v nosu dizelski motor, razvit v sodelovanju z Mercedes-Benzom. Izdelan je iz aluminija, vbrizg goriva je speljan prek skupnega voda in turbopuhala s prilagodljivimi lopaticami.

Novi dizelski motor je odlični! Boljšega dizla za tak avto si skoraj ne bi smeli želeli. Med delovanjem ni preglasen. Zvočne izolacije, ki prestraž hrup med motornim in potniškim delom, je ravno prav, da se ob zmerni glasnosti v zvočnikih avtoradia sliši prijetno šestvaljno melodijo. Kljub trem litrom delovne prostornine motor ne ropota in ne trese. Nasprotno, prede mirno kot muca, ki je pravkar zaspala na topli krušni peči.

No, vse prej kot pomirjujoče pa so njegove zmogljivosti. Šestvaljnik razvije kar 160 kW moči in tovrnjskih 510 Nm navora! To je toliko, da dobri dve toni težak avto izstreli od mirovanja do hitrosti 100 km/h v devetih sekundah. Marsikateri osebni avtomobil lahko o tem le

Test | Jeep Grand Cherokee 3.0 CRD Limited



sanja, kaj šele terenci. Ogromna zaloga moči in navora tako pripomoreta k hitri vožnji po avtocestah. Če koga, ki se veliko vozi tudi po tujini, skrbi končna hitrost, ga lahko pomirimo s podatkom, da Grand Cherokee 'potegne' vse do 200 km/h. Torej so zmogljivosti, tako kot obljublajo pri Jeepu, res limuzinske!

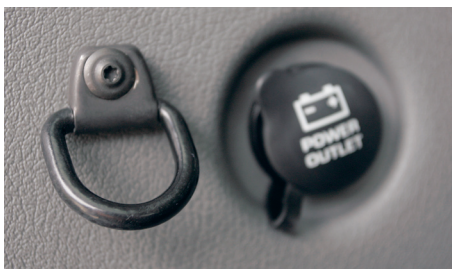
Kaj pa udobje? Če začnemo z dinamičnim udobjem, torej tistim med vožnjo, lahko rečemo, da se mu samodejni menjalnik dobro poda. Med običajno vožnjo, brez velikega hitenja, svojo nalogo opravlja dovolj hitro in natančno, pretikanje pa je mehko, tekoče. Malo hitrejšo odzivnost smo si zaželeli le takrat, ko smo velikega Jeepa gnali na njegovih zgornjih mejah (ki sta jih še dopuščala podvozje in gume). Ob dinamični vožnji se je nagibala tudi karoserija v ovinkih, toda to ni bilo zelo moteče, še manj pa nevarno. Če bi pisali o običajnem osebnem avtomobilu, bi vam na tem mestu predlagali malenkostno pre-

sami, so prav za evropski trg (evropske ceste in način vožnje so pri nas drugačni kot v ZDA) razvili novo podvozje. Prednji par koles je tako vpet posamično na dvojna prečna vodila, za vođenje zadnjih koles pa skrbi sodobna prostorska prema s petimi prečnimi in vzdolžnimi vodili.

Na cesti se med običajno vožnjo to izkaže kot odlična kombinacija. Kaj pa na terenu?

V usnje in drag les oblečena notranjost z vso razkošno opremo, npr. s tempomatom in kako-vostnim avdiosistemom, presenetljivo dobra izdelava in na otip mehka plastika povedo, da z njim prav vsak dan nima smisla riniti v blato. Seveda je odveč poudarjati, da se po terenu vozi manj kot odstotek lastnikov Grand Cherokeejev (to so potrdili tudi pri slovenskem zastopniku), saj šteje predvsem videz, občutek, ko sedi visoko nad osebnimi avtomobili v prometu. A vsek-eno, pri Avto magazinu smo dodobra preizkusili tudi, kaj zmore avto na terenu.

Najprej naj pohvalimo podvozje, ki zelo dobro požira vse neravnine tako med hitro vožnjo po kolovozih in makadamih kot med počasno prek skal. Štirikolesni pogon, ki mu pri Jeepu pravijo Quadra Drive II, je tehnično napreden in učinkovit. Elektronika krmili diferenciale, ki ob pomoči sistema ESP prenašajo večji del motorne moči na kolo z najboljšim oprijemom ali kolesni par. Reduktor smo morali vklopiti šele v resnično skrajnih razmerah, pri vožnji v zelo strm klanec, poln napol vraslih skal. Grand Cherokee ni imel težav ne s premagovanjem ovire ne s preobčutljivostjo na poškodbe sestavnih delov ali zunanosti karoserije. A seveda z njim le ni treba pretiravati, ker so za kaj več, kot je pokazal na našem testu, za ljubitelje terenske vožnje na trgu drugi terenci. Le Mercedes-Benz G ali Unimog pa morda Defender bi delo v hosti opravili bolje. Edino grajo si je prislužil med vklopom reduktorja, saj



delavo podvozja in dobili bi popolno kombinacijo. Tega verjetno ne bo počel nihče (čeprav ideja ni slaba, tak motor ... in avto na športnem podvozju ... hm?), pri velikih terencih veliko šteje tudi udobje. Tega pa je v Grand Cherokeeju, kolikor si ga poželite. Novinec ima daljšo medos-je in bolj navzven postavljena kolesa. Kot pravijo

Posebna ocena za terence

občutljivost karoserije in njenih delov (10)	7	Karoserija je izpostavljena, a ne toliko, da bi ga to močno oviralo pri premagovanju terena. Vstopni kot znaša 34,1°, izstopni pa 27,1°.
prenos moči (10)	8	Štirikolesni pogon Quadra Drive II, reduktor, ima skoraj vse, za tisti teren, ki ga bodo Grand Cherokeeji videli, pa je že to ogromno.
terenske zmogljivosti (tovarna) (10)	8	Tovarna obljublja veliko. Morda celo veliko več, kot si večina voznikov sploh upa na terenu.
terenske zmogljivosti (praktično) (15)	12	Pošteno povedano nas je presenetil, za kaj več bi potreboval le še posamezne zapore diferencialov. Ustavijo ga šele zares strmi klanci, veliko blata in ozke steze.
cestna uporabnost (10)	8	Dejstvo je, da je Grand Cherokee postal bolj cestni kot kdajkoli prej, s tem da je ostal terenec po duši.
terenski videz (5)	5	Jeepova klasična maska, prepoznavna terenska oblika in višina avtomobila povedo vse. Bolj terenski bi bil le še delovni stroj.
skupna ocena terenca	48	Pri Jeepu so dejali, da se s takim avtomobilom po terenu vozi manj kot odstotek lastnikov. A tudi tisti odstotek bo užival v odličnem podvozju in motorju, ki mu nikoli ne zmanjka moči.

OČENA avto magazin

1 2 3 **4** 5

je treba ustaviti, prestaviti ročico v položaj 'N' in šele potem vzvod vklopi reduktor. Za bolj 'potapljaške' podvige, kot je na primer vožnja po pol metra globoki vodi, bi mi spremenili le cev za zajetje zraka, saj je ustje obrnjeno naprej, tako da bi povratni val vode brez težav posrkalo v zračni filter. To pa seveda ni najboljše za motor. Kakorkoli že, to so že skrajnosti, ki jih ne bo doživelo veliko Grand Cherokeejev.

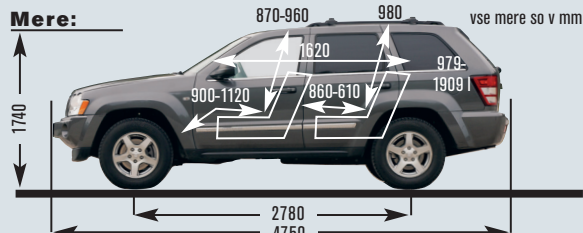
»Grand Cherokee ni imel težav ne s premagovanjem ovire ne s preobčutljivostjo.«

Ob vsem, kar ponuja novi Jeepov terenec, se pojavi vprašanje cene. Kaj ponuja za tistih 11,7 milijona tolarjev? Glede na konkurenco, veliko. Skoraj vse udobje, ki si ga človek lahko zamisli, odlični dizelski motor, prostornost in uporabnost ter prestiž velikega luksuznega terenca. Ob vsem tem in dejstvu, da nas na testu ni razočaral na nobenem področju, ta cena sploh ni tako visoka. Seveda za tistega, ki si tak avto lahko privošči. ■



Jeep Grand Cherokee 3.0 CRD Limited

CENA:	(CJ)
Osnovni model:	11.760.000 SIT
Testno vozilo:	12.207.000 SIT
Moč:	160 kW / (218 KM)
Pospešek:	9,3 s
Največja hitrost:	191 km/h
Povpr. poraba:	14,1 l/100 km



NAŠE MERITVE

(T=14 °C / p=1029 mbar / rel. vl.: 73 % / Gume: 245/65 R 17 (Goodyear Wrangler HP) / Stanje km števca: 2720 km)

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-100 km/h:	9,3
402 m z mesta:	16,8
1000 m z mesta:	(134 km/h)
	30,8
	(167 km/h)

Prožnost

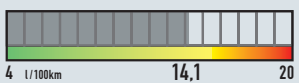
Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

Največja hitrost

191 km/h
(V. prestava)

Poraba goriva

najmanjše povprečje	11,5
največje povprečje	15
skupno testno povprečje	14,1

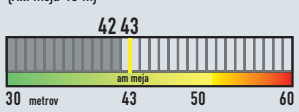


Trušč v notranjosti

Prestava	III.	IV.	V.
50 km/h	56	54	53
90 km/h	62	60	60
130 km/h		66	65
Prosti tek			37

Zavorna pot

od 100 km/h:
(AM meja 43 m)



Napake med testom

- brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

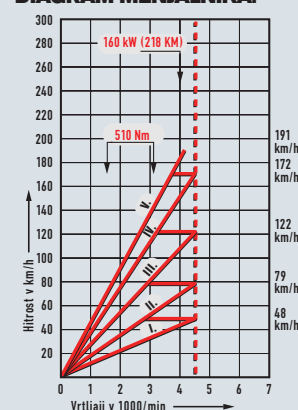
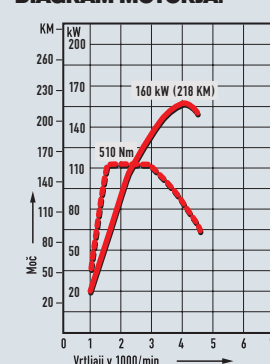


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

Motor s svojo močjo, navorom in zvokom navduši! Dobro dene tudi občutek, ko sediš za pol avtomobila višje od drugih udeležencev v prometu (seveda ne mislimo na avtobuse in tovornjake), ob vsem tem pa sploh ni napačen, ko je treba stopiti na plin. Ko bi se le malce manj zibal.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 6-valjni - 4-taktni - V-90° - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 2987 cm³ - največja moč 160 kW (218 KM) pri 4000/min - največji navor 510 Nm pri 1600-2800/min.

Prenos moči: motor poganja zadnji kolesi ali stalno vsa štiri kolesa - 5-stopenjski samodejni menjalnik - gume 245/65 R 17 (Goodyear Wrangler HP).

Voz in obese: terenski kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj toga prema, Panhardov drog, vzdolžni vodili, vijalni vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator - zavore spredaj kolutni (prisilno hlajeni), zadaj kolutni - rajdni krog 11,2 m - posoda za gorivo 78 l.

Mase: prazno vozilo 2210 kg - dovoljena skupna masa 2750 kg.

Zmogljivosti: največja hitrost 200 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,0 s - poraba goriva (ECE) 13,1/8,6/10,2 l/100 km.

Prostornina prtljavnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):

1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 2 × kovček (68,5 l); 1 × kovček (85,5 l).



Ocena

Zunanost (15)	14	Je velik, lep in prepoznaven že na daleč.
Notranost (140)	117	S prostornostjo in z opremljenostjo vas bo razvajal, malce peša le pri ergonomiji in namestitvi stikal.
Motor, menjalnik (40)	38	Boljšega motorja si ne moremo zažele. Ta je vse, kar tak avto potrebuje.
Vozne lastnosti (95)	76	Glede na svojo velikost je presenetljivo okreten, udoben in hiter hkrati.
Zmogljivosti (35)	30	Pospeški Grand Cherokeeja so naravnost osupljivi.
Varnost (45)	41	Varnostne blazine, elektronski nadzor stabilnosti vozila, štirikolesni pogon ... Želite še kaj?
Gospodarnost (50)	37	V konkurenci luksuznih terencev je med cenejšimi, po tem, kar zmore in ponuja, pa med boljšimi.

Skupaj

353

OCENA avto magazin 1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

HVALIMO IN GRAJAMO

- razkošna oprema
- zmogljivosti na terenu in na cesti
- motor
- plastično korito za umazane obleke in škornje
- zadnja klop se hitro podre in naredi ravno dno povečanega prtljavnika

- prtljajnik bi lahko bil večji
- klimatska naprava dela počasi (z zamikom)
- nepopolna namestitve stikal in nekaterih gumbov
- gumb za vklop vseh 4 smernikov je težko dosegljiv