

Vozili smo:
**JEEP GRAND CHEROKEE V8
LIMITED EDITION**



Stojala za lok in puščice, police za tomahawk in obešalnika za skalpe nima. Jeep-Eagle Division sodi h Chryslerju v Detroitu (Michigan, ZDA), pa tudi Cherokeeji, kar jih je še ostalo na svetu, nosijo kravate. Avtomobilska civilizacija jim je ukradla le ime.

Vse drugo ta jeep ima! Z večjima medosno razdaljo in celotno dolžino kot ju ima običajni cherokee ni zgolj največji jeep ta hip, ampak je tudi zvest naslednik nekdanjega grand wagonerja ter tekmeč Chevroletovega big blazerja. Z rahlo ošabno karoserijo, a široko režastim nosom, z bočnimi oplatami in z

vsemi tistimi napisi, ki oznanjajo, za kakšen avto gre, pa dokazuje, da je "the boss".

Usnje na elektrificiranih sedežih, volanskem obroču ter na prestavnih ročicah, klimatska naprava in razkošna preproga pričajo, da se je z njim moč peljati v disko; ali na party; ali v opero; ali kam, samo y dvoje in brez prič.



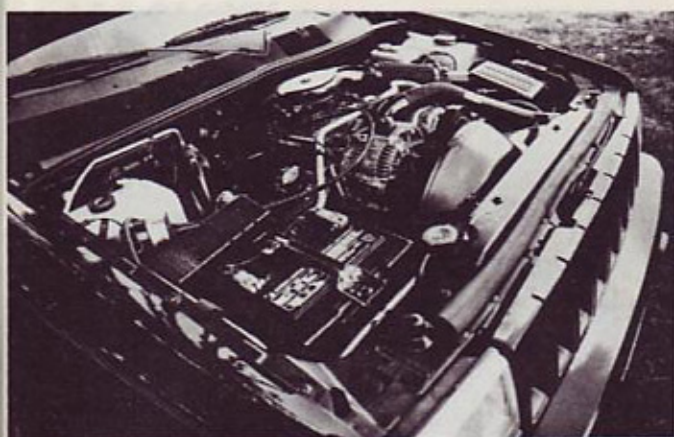
Kokpit z zamero: za levo nogo ni pravšnje opore



Veliki šef: "Limited Edition"

VELIKI PO





Motor: priletna zasnova, spoštovanja vredne zmogljivosti

DOGLAVAR

JEEP GRAND CHEROKEE V8 LIMITED EDITION	
motor (zasnova)/nameštitev	osemvaljni, štiristaktni V8 90°/spredaj vzdolžno
vrtnina in gib (mm)	99,31 x 84,07
gibna prostornina (cm ³)	5210
kompresija	9,1:1
največja moč (kW/KM pri 1/min)	158 kW/215 KM pri 4750
največji navor (Nm pri 1/min)	375 Nm pri 3050
odmična gred (pogon)	sredinska (veriga)
število ventilov za valj	2
polnjenje z gorivom, vžig	elektronsko vbrizgavanje goriva in vžig
hlajenje	vodno
menjalnik (število prestav)	štiristopenjski, samodejni, terenska prestava
prednja prema	toğa prema, vzdolžna vodila, natezne opore, Panhardov drog, vij. vzmeti, stabilizator
zadnja prema	toğa prema, vzdolžna vodila, natezne opore, Panhardov drog, vij. vzmeti, stabilizator
zavore spredaj	kolutne, hlajene, servo, ABS
zavore zadaj	bobnaste, omejevalnik moči, ABS
volan	s kroglicami, servo
platišča	7J x 15
gume	225/70 TR 15 (good year)
teža praznega vozila (kg)	1850
dovoljena skupna teža (kg)	2495
medosna razdalja (mm)	2690
dolžina x širina x višina (mm)	4489 x 1800 x 1649
prtljajnik (litri)	1135/2255
posoda za gorivo (litri)	89
največja hitrost (km/h)	180
pospešek 0 - 100 km/h (s)	9,5
poraba goriva po ECE (l/100 km)	11,0/14,9/19,6
vrsta goriva	neosvinčeni bencin super



Udobje za pet potnikov in njihovo prtljago, tempomat na volanskem obroču, kakovostna audio naprava in motorne zmogljivosti jamčijo za dolga in hitra potovanja, tudi po avtomobilskih cestah.

In 5,2-litrski osemvaljnik iz sive litine in s klasično zasnovano omogoča - v kombinaciji s štiristopenjskim samodejnim menjalnikom in stalnim štirikolesnim pogonom - tudi vse tisto, brez česar pri jeepih ne gre: tudi jeep grand cherokee zna biti temeljit in žilav terenski avtomobil.

Avtomatika v menjalniku pretika nežno in zelo skladno z motorjem. Motor se - ob vžigu - oglasi s hrumenjem, ki zasučje glave mimoidočih. Tako je: osem valjev je treba slišati. Ko steče, si nadeže frak trušč je manjši, vrtenje ročične gredi pa - vse tja do 5000 vrtljajev in malce čez - zelo dostojno. Četrta prestava je dovolj dolga, da je za največjo hitrost potrebnih le 3400 motornih vrtljajev. In hitrostni omejevalnik je dovolj dosleden, da se kazalec na merilniku ustavi pri številki 189, kar pomeni resničnih 180 kilometrov na uro. S tem so prizanesli večnamenskim gumam na lahkih platiščih.



Stikalna plošča na vratih: limuzinsko ozračje



Na zadku piše, kaj je v nosu: V8 5.2

Motor s sredinsko odmično gredjo in z verigo zanjto zmore največjo moč 158 kW oziroma 215 KM pri 4750 vrtljajih v minuti, streže pa tudi z enakomerno izbuljeno krivuljo navora: njena najvišja točka doseže 375 Nm tik nad 3000 vrtljaji v minuti.

Štirikolesni pogon se voznika pravzaprav ne tiče. Njegova stalnost zagotavlja osnovno delitev navora med obe kolesni osi v razmerju 50:50, za sprotno prilagodljivost pa skrbi viskozni sredinski diferencial. Zapora v zadnjem diferencialu je klasična in prav tako samodejna. Vozniku ostaja le dodatna ročica terenskega prenosa moči (reduktorja) - za izjemno zahtevne vzpone.

Volanski obroč je s servo-ojačevalnikom in nekaj več kot tremi zavrtljaji povsem kos odvečnim silam pogonske zasnove in teže vozila. In enako temeljito je podvozje, čeprav se zgolj ob tehničnih podatkih ne zdi tako: obe premi sta togi, toda vijačno vzmeteni in temeljito stabilizirani. Njuno čvrstost do potnikov blažijo mehki sedeži, njuna terenskost pa se ujema tudi z 210-milimetrsko razdaljo od tal.

Če upoštevamo še spredaj dodatno hlajene kolutne, zadaj



pa bobnaste zavore, s serijskim ABS (teves), je celotni seštevek izredno ugoden: temu cherokeeju je precej vseeno, kje in kako ga vozite: na mestnem asfaltu zna biti zavidanje zbujačoči "chief", na avtomobilski cesti hiter in prostoren potovalnik, na navadni cesti (tudi če je spolzka) zanesljiv in zmogljiv avtomobil, na brezpotjih pa terenec, ki ne prizna umika. K varnosti šteje serijsko vgrajena zračna blazina pred voznikom, k taborniškimi željam prilagodljivo prtlačnik ogrode na strehi, k blaginji nasploh potovalni računalnik z zunanjim termometrom in k morebitnem

tveganju - ne pretirano terenske in za izjemne zahteve vsekakor preširoke gume. Ampak to je pač davek na bulevarsko zunanjo lepoto!

Za 180 kilometrov največje hitrosti (niti kilometer manj niti kilometer več) sem rekel, da so poskrbeli že v tovarni. Naša približna meritev je dokazala, tudi okroglih 9 sekund za pospešek z mesta do hitrosti 100 kilometrov na uro. In zaviaranje je bilo večidel teh preskusov popolnoma zanesljivo. Samo zelo pregrete zavore končni vtis malce skazijo. In za skoraj dve toni "prazne" teže to niti ni zelo presenetljivo.

Kaj pa gorivo? Izpuh je

uravnano kataliziran, sonda lambda sodeluje z elektroniko za vbrizgavanje goriva in vžig (multi point injection) in poraba zna biti - če ste več ali manj le na "kick-downu" tudi večja od dvajsetih litrov na 100 kilometrov. Če pa vozite vsaj malce zmerno, uplahne žeja po bencinu na približno šestnajstilitrsko povprečje, to pa ni več velik greh.

Varčevalnik grand cherokee tako in tako noče biti in kdor je zanj pri nas (Chrysler Jeep Import) pripravljen odšteti nekaj manj kot 85 000 nemških mark, se je s tem že vnaprej sprijaznil; vedoč tudi to, da so na svetu še dosti dražji, pa nič kaj boljši avtomobili podobnega razreda.



Veliki poglavar že ve, kaj dela. Jeep grand cherokee V8 Limited Edition je premišljen izdelek z natančno ciljano skupino kupcev. In s tem - zadeltek v polno. Natančno izstreljena cherokejevskaja puščica! Hough, govoril sem.

Tekst: MARTIN ČESENJ
Foto: MATEJ DRUŽNIK



Prtljažnik: z rezervnim kolesom, z roletom in z deljivo zložljivo zadnjo klopo