



Pomagal je dobiti vojno: willys jeep, iz časov generala Pattona. Postal je tako zelo ameriški kot so ameriški John Wayne, coca-cola in kavbojke. Življenje ga je razneslo po svetu in obveljal je za prispodobo trmoglavljenja na štirih kolesih.

Džip – rečemö, kadar mislimo na avtomobil, ustvarjen za vožnjo po brezpotjih.

Firme Willys Motors že zdavnaj ni več; pogolnil jo je AMC, tega pa pred dvemi leti Chrysler, ki je izdelovanje terencov prepustil tozdu Jeep-Eagle v Toledo, Ohio, ZDA. Od

Jeep wrangler

DŽIP

Legenda, ki traja

tamkaj prihajata zdaj pestro motorizirana wrangler in cherokee. Slednji je že skoraj lukusna terenska na-pol limušina, wrangler je pa tisti, ki vozi s sabo tudi pol stoletja zgodovine: jeep po duši, jeep po izgledu.

Jeep wrangler, ki smo ga preskusili, je bil – po motorju – slabotnejša od dveh možnih različic. Na voljo je namreč tudi wrangler s šestvaljnikom v nosu. Dobili smo ga od avstrijske firme Gräf & Stift, oziroma od njenega ljubljanskega partnerja Avtomentaže, čeprav posebno uvoz teh avtomobilov (tudi cherokeejev)





v Jugoslavijo še ni povsem do končno sklenjen.

Wrangler je pravi ameriški džip, ustvarjen najprej za Američane: ne za tiste, ki svoje pudele sušijo v mikrovalovnih pečicah, ampak za može, ki spijo na prostem, ki se zjutraj umivajo z mrzlo vodo in, ki tudi v snežnem neurju ne taknejo klobuka. Wrangler je in hoče biti robatež, ta lastnost mu je že v krvi.

»To ride a Jeep«, je želja tistih, ki jim je namenjen. Res pa je: ne le v Ameriki, tudi v Evropi in še kje je vse več takšnih, ki si želijo »voziti džip«.

Robata je tudi wranglerjeva oblika: štiroglata, z odsekanimi robovi, z dolgim nosom in štrečima prednjima blatnikoma. Majhna žarometna pod ozkim nadstreškom in pokončne hladilne reže med njima sodijo



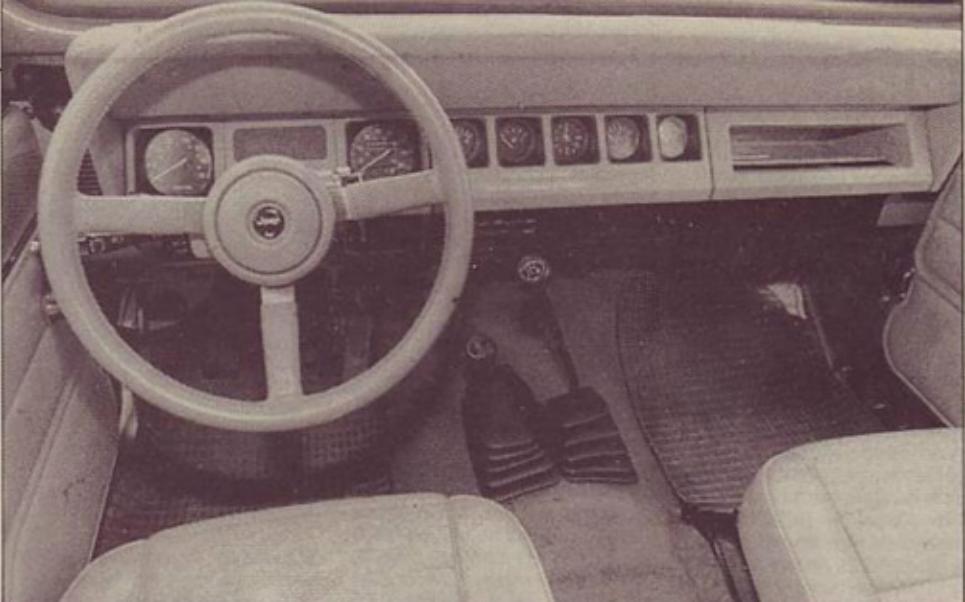
k zgodovinskemu pečatu. In vse, skoraj vse stvari na tem avtu so podrejene vsakodnevni uporabnosti: šipa v okviru, ki ga je moč prevrniti na prednji pokrov, je razmeroma majhna in povsem ravna (da je kjerkoli mogoče odrezati in vstaviti novo); trdna plastična streha z zgornjo polovicou zadnjih vrat vred je snemljiva (da jo je mogoče zamenjati z mehko, ali pa se voziti brez obeh, pod milim nebom); oglat prednji odbijač štrli daleč naprej (da ga je moč uporabiti za

stopnico, ko segate k motorju, ali pa nanj namestiti vitlo); motorni pokrov je učvrščen z vzmetnima zaponkama in srednjim varovalom (da ga je moč odpirati od zunaj, brez morebitnih zapletov s pletenico, ki je pri večini vozil speljana v notranjost); večina ostalih karoserijskih delov je pričvrščena z vijaki (da jih je moč hitro menjavati); in, ko sedate v vozilo, morate nogi dvigniti visoko čez zajeten spodnji rob vrat (da med prečkanjem potokov voda prezgodaj ne sili

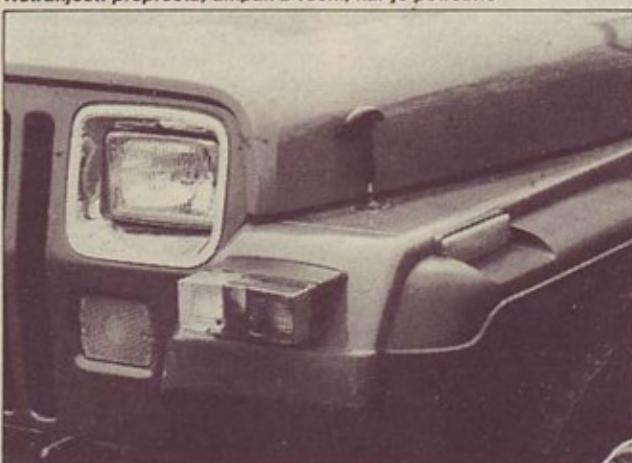
v kabino). Takšnih in podobnih lastnosti je še celo vrsta: namesto zadnjega odbijača so pritrtili dva vogalna in elastična napeta pločevinasta loka; za hiter dostop v zadek vozila je moč odpreti tudi samo spodnjo polovico vrat (z rezervnim kolesom vred); seveda je na zadku tudi prostor za namestitev vlečne kljuke in večina luči na avtu je takšnih kot med izkrcaanjem v Normandiji: štrelčih, pravilnih oblik in lahko dosegljivih, če je potrebno kaj zamenjati.

Modernejša na prvi pogled sta le dva dodatka: plastične obrobe blatnikov nad optično zelo razmaknjeni kolesi in zajeten zaščitni lok nad potniškim prostorom, ki temeljito vpet in mehko tapeciran, jamici za živo vsebino, če se voznik zmoti glede ravnotežnih sil.

Wrangler je uradno sicer štirsedežnik, ampak tretji in četrти, tam na zadnji klopi ne bi hotel biti. Klop je namreč le teoretičen primerek svoje vrste: zelo kratka, z zelo nizkim naslonjalom in zelo ozka, saj je stisnjena med blatnika zadnjih koles in nameščena tik nad zadnjo premo. Tudi prtljažnega prostora za njo je le za vzorec. Ampak ker so wrangler že v Toledou namenili predvsem dvema potnikoma, je moč zadnjo klop zelo urno (in enoročno) zložiti, ali pa jo



Notranjost: preprosta, ampak z vsem, kar je potrebno



To je jeep: oglat žaromet, štrelča utripalka, vzmetna zaponka



Odsekani zadek: z dvodelnimi vrati

povsem izvleči ter tako prtljažnik v zadku povečati na zajetih 1200, oziroma 1500 litrov.

• Dosti bolje, čeprav ne ravno vzorno, se sedi spredaj. Sedeža sta po ameriško razmakanjena (ni čisto jasno zakaj, saj je posledica takšne namestiteve pretirana bližina vrat), brez možnosti nastavljanja naslovnih, toda z njunimi togimi podaljški v primereno odmerjena zglavnika. Ker so bočna vrata le dvojna, sta sedežni podnožji trapezasto zasnovani, da je odmak lahko težji. In, ker je ročna zavora pravzaprav pedal za levo nogo, kar pomeni, da je sredinski graben prazen, je možno k zadnji klopi zlesti tudi po sredini vozla, med prednjima sedežema. Če sta se že odločili za wrangler, morata dokazati tudi nekaj telesne spremnosti in mlade krvi.

Voznik sedi dovolj dobro: ob malce v trebuh štrelčem, ampak po višini nastavljenem volanskem obroču ter pred razmeroma nepregledno, ampak popolno armaturno ploščo. Tam so merilniki za motorne vrtljaje, za hitrosti vozila (z dvema kilometrskima števcema), za temperaturo hladilne tekočine, za gorivo, za oljni tlak, za voltažo in ura. Poglavita stikala so združena v ročici na levi strani volanskega droga, z levico pa je potrebno seči tudi k stikalni luči in sprožilu »ročne« zavore. Ker smo vozili s čvrsto streho pokrit wrangler in, ker je večidel prekušnje deževalo, vidljivost iz-za volana ni bila najboljša: zato, ker sta brisalniki za prednjo šipo zelo občutljiva na zračni piš (aerodinamika vozi-



la jima ni niti malo v prid) in ker tudi sicer brišeta le skromno površino; zato, ker sta zunanjji ogledali majhni in nameščeni predaleč nazaj; in tako, ker se zadnja šipa močno maže, brisalnika zanjo pa ni. Kot pika na i pa je tudi notranje ogledalo nameščeno tako (nizko sredi prednje šipe), da zastira dobršen del voznikovega vidnega polja.

Če bi meril zgolj velikost, bi bil vžigalni ključek pravšnji kvečemu za predal pisalne mize. Ampak, ker je pri ameriških vžigalnih ključavnicah v navadi pomožni »metuljček« za zusak, že nataknjen na obod ključavnice, je vžiganje preprosto. Zraven je tudi zapora, da ključ med terenskimi vožnjami na zdrsne s svojega mesta.

Motor se ob vžigu oglasi po tornirjaško. Ampak rad steče in se tudi brž umiri. To je vrstni štirivaljnik, v celiči iz sive litine, s sredinskim vbrizgavanjem goriva, s stransko odmično grednjem ter verigo zavojem ter z velikimi vrtinami, da je celotna gibna prostornina skoraj okrogla 2,5 litra. Ob kompresiji 9,2:1 in ob uravnavanem izpušnem katalizatorju zmora ta agregat največjo moč 76 kW oziroma 106 KM pri 5000 vrtljajih v minuti ter največji navor 180 Nm pri 3500 vrtljajih v minuti. Wranglerjev motor ni ljubitelj visokih vrtljajev. Prepovedano rdeče polje na merilniku se resda začne šele pri številki 5500, ampak do tja vztraja le voznik z zelo krutim srcem. Ni vredno tepti konja, če pa ta tudi brez tepeža z luhkoto zmora svoje breme. Kajti motor je prožen, da bolj ne more biti. Zadovolji se

že z 2000 vrtljaji, pa v katerikoli prestavi vztraja ali pospešuje ne da bi za hiper okleval. Tako smo ga do konca dovoljenega območja priganjali le med meritvami pospeškov, ki jih je zmogel takole: do hitrosti 60 km na uro v 6,8 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 11,5 sekunde in do hitrosti 100 km na uro v 16,7 sekunde. Največja hitrost se ujame z zmernostjo motorja: wrangler jo zmore v četrti prestavi in ob 4200 vrtljajih v minutni, ko doseže 133 kilometrov na uro. V peti se hitrostna številka zmanjša na 129 kilometrov na uro ob 3500 motornih vrtljajih v minutni. Takšno priganjanje zmora motor celo dneve, če hočete.

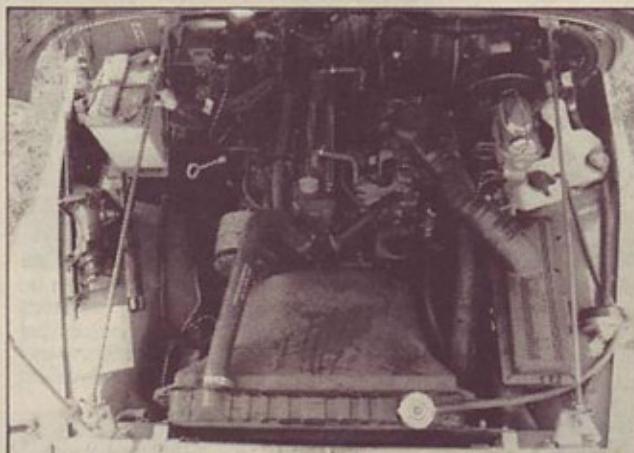
Motorna žeja je pri tem močno različna, odvisna pač od tega, kako zahtevni ste z vozilom. Naša, razmeroma kratka preskušnja je obsegala večidel štirikolesni pogon, dostikrat tudi terenski prenos moči, predvsem pa vozišča, ki s cestami niso imela veliko



Zložena zadnja klop: povečan prtljažnik med zajetnimi varnostnimi drogovami

skupnega. Testno povprečje, ki smo ga izmerili, je znašalo 16,5 litra neosvinčenega bencina na 100 prevoženih kilometrov. Jasno: razmerje v prid običajnejšim cestam, bi žejo približalo tovarniškemu podatku.

Ampak kot rečeno, cest večidel ni bilo. Pa se je wrangler vseeno odlično počutil. Ta avtomobil je surovež tudi pod



V nosu: motorna klasika zoper vsakršna napreza

trebuhom: z dvema togima, a obenem tudi še dovolj civilizirano stabiliziranim prema, z listnatimi vzmetimi in brez vsakršnih modernih znanstvenih prijemov. Na gladkih tleh in ob samo zadnjem pogonu ima nagajiv zadek. Ga je pač treba loviti s sprotnimi odvzemanji volana. A na brezpotnih in z močjo čez vsa štiri kolesa, mu je precej vseeno, po čem vozi. Če je potok, gre v vodo. Če je skala, gre čez njo. Če je kucelj, ga preskoči – in nazadnje človek v njem zares verjamе, da ne more obtiati. Ali pa vsaj, da bi se mu to zelo težko pripetilo. Prostora pod vozilom je dovolj (občutljivo izpostavljen se zdi le prednji diferencial), zunanje mere so v celiči dovolj skromne, da je okretnost vpadijivo dobra (tudi v mestni gneči, ne le v divjini) in medosna razdalja je tudi še pripravno majhna, da vozilo ne naseda. Ker je vzmetenje obenem kroteno do te mere, da so kolesa zelo rada na tleh, z lego ni težav in tudi težišče vozila je ravnotežju zelo dobro v prid.

Nemiren postane wrangler le na gladkem in ravnem asfaltu, ko nekako lovi smer (tudi zaradi izredno lahkonatega in občutljivega volana) in se sploh neudobno počuti. Je pač narejen za tam, kjer asfalt primanjkuje. Skladne s tem so tudi njegove zavorne možnosti ter vse tiste plastične obrobe, ki ga varujejo pred neželenimi udarci.



Jeep wrangler je pravi ameriški kavboj; je džip z rodomnikom; je terenec za kleine ljudi. Kdor ga hoče, mora to znati upoštevati. Kdor ne zna, naj ga pusti pri miru!

MARTIN ČESENJ

foto: SRDJAN ŽIVULOVIĆ

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj vzdolžno – vrtina in gib 98,4×81,0 mm – gibna prostornina 2646 kubikov – kompresije 9,2:1 – največja moč 76 kW (106 KM) pri 5000/min – največji navor 180 Nm pri 3500/min – ročična gred v 5 ležajih – stranska odmična gred (veriga) – glava in blok iz sive litine – elektronsko vbrizgovanje goriva (sredinsko) in vžig – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 50 Ah – alternator 1090 W – izpušni sistem z uravnavanim katalizatorjem.

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji ali vsa štiri kolesa – enokolutna suha sklopka

– petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – predstavna razmerja: I. 4,03; II. 2,39; III. 1,52; IV. 1,00; V. 0,72; vzvratna 3,76; diferencial 4,11 – terenski prenos moči (reduktor), predstava: 2,72, ročica za izbiro prenosa moči na tleh – platišča 7J × 15 – gume 215/75 R 15 (good year M+S).

Voz in obese: terenski kombi – 3 vrata – 4 sedeži – karoserija na šasiji – spredaj toga prema, listnate vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – zadaj toga prema, listnate vzmeti, Panhardov drog, teleskopski blažilniki – dvokrovne zavore, spredaj kolutne (posebej hlajene), zadaj bobnaste, servo mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (pedal

za levo nogo) – volan s kroglicami, servo, 4 zavrljaji od ene do druge skrajne točke.

Mere in teže: dolžina 3,876 m – širina 1,676 m – višina 1,761 m – kolotek 2,370 m – kolotek spredaj in zadaj 1,473 m – rajdni krog 10,0 m – najmanjša razdalja od tal 0,21 m – teža praznega vozila 1320 kg – dovoljena skupna teža 1900 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1000 kg, brez zavore 655 kg – prtljažnik 400/1200/1500 litrov – posoda za gorivo 57 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 135 km na uro – pospešek O-100 km na uro: 14,0 s – poraba goriva: 10–17 litrov neosvinčenega bencina na 100 km