



Vozili smo

(NOVI) RANGE ROVER

RANGE OVER!

Cliveden, posestvo z dvorcem, kakšnih trideset milj zahodno od Londona, je nadvse prepričljiv ostanek pravljič o princih in princesah, je pa tudi več kot tristoletni kos resnične angleške zgodovine. Grušču na koncu orjaške aleje še vedno bolje pristojijo konjska kopita kot avtomobilske gume in ešalon range roverjev, ki je bil tam zaradi lastnega krsta, je podoba clivedenskih spominov vsaj kazil, če že ne povsem kvaril. Ampak tudi range rover je že del angleške zgodovine in zdaj, ko so ga po štiriindvajsetih letih temeljito in na novo obdelali, ga je bilo pač vredno pripeljati v to viteško okolje. Veličastno zidovje, posli v progastih žaketih in strežaji v frakih so bili odlična kulisa tega pomembnega dogodka in celo do visokega leska zloščeni oklep, ki že od veličastnih vojvodskih časov drži samega sebe pokonci natančno na sredi orjaške sprejemnice, se je škripaje zganil. Oh, oprostite, samo zdelo se mi je.

Range rover je po družinskem poreklu land rover, to pa mu daje pravico do imenitnosti in primerjave z jaguarji in bentleyi, pa čeprav že beseda "range" oznanja, da ne gre zgolj za ponujanje luksuznih in elegantnih voženj, ampak tudi za brezpotja. Range rover vozita angleška kraljica in Mr. Smith, ki je direktor čisto majhne trgovine na robu Cookhama, pa tega drug drugemu niti malo ne zamerita. Range rover je značilen angleški avtomobil, zato njegovi prodajalci med Angleži, ki ga hočejo imeti, prav nič ne izbirajo.

Po novem je range rover daljši, širši in višji, kot je bil prej. Znotraj je v vseh smereh prostornejši, v prtljažniku pa sploh: za natanko petdeset odstotkov. Hkrati je tudi malenkostno oblejši, precej aerodinamičnejši (njegovi oblikovalci so prepričani, da je s $C_x=0,38$ najaerodinamičnejši terenec na svetu), a še vedno tako zelo značilen ("obrezan" nos, ploska streha, velike šipe, neroden zadek, grde luči, a v

celem imeniten videz), da ga ne morete prezreti. Navsezadnje je range rover, pa ne najnovjši, temveč prejšnji, edini avtomobil, ki je bil v pariškem Louvru razstavljen kot umetniški izdelek; in tudi kot dokaz, da Francozi Angležev ne sovražijo tako zelo, kot je včasih slišati.

Izrazito nizki robovi oken novega range roverja dajejo potnikom občutek, da sedijo višje, kot je res, hkrati pa omogočajo dobro vidljivost na vse strani avta. Tudi nazaj; kajti range rover je še vedno eden izmed tistih elegantnih terencev, ki so mu rezervno kolo vtisnili v notranjost, ne pa obesili na zadnja vrata, kot da je tam edini zveličavni prostor zanj. In tako so vrata pri range roverju lahko dvodelna in poprek deljiva (šipa navzgor, pločevina navzdol), kar pomeni tudi pripravno polico za piknike in za gledanje konjskih dirk. Landrovska je tudi prijetna, malce draga, a v celem koristna navada, da je večina zunanjih karoserijskih oplaat iz aluminija, preostanek pa



iz obojestransko pocinkane jeklene pločevine. Tako ostane očitek le še kljukam na vratih, ki so tiste vrste, da vas ščipajo v prste. Takšen odnos avtomobila do človeških okončin pa ni vedno prijeten.

Zunanji ogledali sta pri večini terencev premajhni in tudi range rover ni izjema, notranje se - vsaj v paketu dra-

gocenejšje opreme - senči samo od sebe, vnovič "razsvetli" pa se vsakič, ko pretaknete v vzvratno prestavo. Sicer pa je električna za zunanji ogledali (tudi za njuno ogrevanje), za šipe, za ključavnice in za protivlomno napravo pri tej znamki všteta v osnovno ceno. Strešni oporniki so, ne glede na štirinajst pretežno imenit-

nih karoserijskih barv, vselej črni, menda zaradi terenskosti vozila. In notranjost je - glede na dve stopnji opreme - odeta ali v pliš najboljše vrste ali pa v usnje z ročnimi šivi.

Sicer pa so range roverjeva dejstva (ko gre za razvoj in tovarniške teste) naslednja: na Aljaski so ga preskušali pri minus 40 stopinjah Celzija,



Vozili smo

v Arizoni pri plus 40 stopinjah Celzija, in, kdo ve kje, v oblakih prahu, da bi preskusili kakovost tesnjenja. Brezpotja so po tovarniškem mnenju najzahtevnejša v "domačem" Herefordshiru, tam pa je tudi dovolj šestdesetcentimetrovskih močvirij (motorji sesajo zrak v zgornjem delu blatnika) in nagibov, ki jim je range rover vzdolžno kos do 45, prečno pa do 35 kotnih stopinj. Obenem je laboratorijsko delo obsegalo tudi 900 ur motornih preskušanj pod naslednjimi režimi: 25 minut s polno močjo, 5 minut z največjo hitrostjo, 25 minut ob največjem navoru, spet 5 minut polne hitrosti in tako dalje, vse velikokrat vnovič in zapored.

Motorji so trije, vseh raz-

jev, kar pomeni prvi odločnejši bavarski poseg po finančni injekciji, ki jo je ta tovarna vtaknila v Rover. To je torej vrstni šestvaljnik s turbinskim polnilnikom in hladilnikom zanj, prilagodili pa so ga tako, da ima v range roverju (in v primerjavi z enako motoriziranim BMW "3" in "5") nekaj manj moči in nekaj več navora. Prilagoditev angleškemu avtomobilskemu okolju pa je zatevala tudi več odpornosti proti prečnim in vzdolžnim nagibom motorja, proti umazaniji s tal in proti višjim temperaturam, vse kot posledici terenskih voženj. Ob štirlitrskem bencinskem motorju sta na voljo petstopenjski ročni ali štiristopenjski samodejni menjalnik, turbodizlu pripada

prilaganje prej programiranih položajev sedeža in ogledal. Tudi zadaj, kjer je klop po tretjini ali v celem zložljiva, sta na voljo dve višini sedenja. Če je ob motorju samodejni menjalnik, ima ročica pretikalno shemo v obliki črke H, pri čemer je ena vzdolžnica namenjena običajnemu, vzporedna pa terenskem prenosu moči.

Eden izmed glavnih range roverjevih čarov je elektronika BeCM (Body electronic Control Module), strpana v škatlo pod sedežem. Ta uravnava vse: od notranje razsvetljave do potovalnega računalnika; in od vzdolžno ločeno delujoče klimatske naprave do samodiagnostike. Vštevsči tudi informacijski "center", ki je zmožen



togi premi in izpopolnjeno zračno vzmetenje, ki deluje s petimi višinskimi stopnjami: najnižja je namenjena vstopanju (ali izstopanju) potnikov ter vožnji pod nizkimi stropi v garažah, a le do hitrosti 32 km na uro (20 milj na uro); naslednja služi hitrim vožnjam na avtomobilski cesti; tretja je za povsem običajne vožnje, četrta za zmeren teren in najvišja za izjemno zahtevne terenske okoliščine. Nekatere stopnje se vklopljajo samodejno, druge upoštevajo ukaze s stikal, vse skupaj pa univerzalnost tega vozila izredno povečujejo.

Odpornost podvozja se širi tudi k zavoram (prednji koloti so notranje hlajeni), vštevsči štirkanalski ABS, in k volanu s kroglicami ter servoojačevalnikom. Pogon je stalni štirikolesni, z viskozno zaporo v sredinskem diferencialu in z elektronsko kontrolo trakcije za vsako kolo posebej. Kolesa so šestnajstcolska, njihova širina pa je odvisna od velikosti oziroma zmogljivosti motorja pri posamični različici.

Nikakršnega dvoma ni, novi range rover je temeljit avtomobil: skoraj limuzina, ugoden potovalnik in - morebiti malce prevelik in preimniten, a vendar visokozmogljivi terenec. Namenjen je tistim, ki ljubijo "British way of life". Za to pa ni nujno, da ste ravno Anglež(inja). Pomembno je, da znate naložiti pravnjo puško (četudi sovra-

ličic je pet. Bencinska stroja sta osemvaljnika V-oblike s 4,0 in s 4,6 litra gibne prostornine, oba načelno že znana pri tej avtomobilski hiši, a tokrat podrobno na novo obdelana. Spremenili so jima ročične gredi, bate, ojnice, odmične gredi, bloka v celem, izpušna sistema ter dodali novo, družno z Lucasom zasnovano elektroniko. Turbodizel je iz Münchna, torej Beemve-

samo ročni, 4,6-litrskemu V8 pa samo samodejni menjalnik. Če sta na avtu ob motornih oznakah tudi črki SE, to oznanja bogatejšo opremo. In tako je največ, kar si pri range roverju lahko privoščite, različica 4,6 HSE.

Gremo noter! Če sta prednja sedeža elektrificirana, ima vozniški tudi spomin za "njegov" in za "njeno" sedežno lego, kar pomeni samodejno

vozniku posredovati 150 dobrih, slabih in običajnih informacij o delovanju različnih sistemov v vozilu. Mednje spadajo ne le časovno programirana zapiranja oken in pomične strehe, ampak tudi zračno vzmetenje vozila.

Novi range rover ima novo, močnejšo šasijo (izpopolnjeno tudi glede zmečkljivosti ob trčenjih, večji varnosti potnikov v prid), na novo obdelani



žite lov na lisice), palice za golf (čeprav imate od golfa najraje volkswagen), ali pa sedlo (četudi niste osedlali še nobenega konja doslej). Pomemben utegne biti tudi kakšen plemiški naslovček, ali pa vsaj dovolj kritja na

bančnem računu. Potem sedete v range rover in si rečete "range over"! Tako zelo dober je!

MARTIN ČESENJ

RANGE ROVER	4.0 (SE)	4.6 (HSE)	2.5 TD (DSE)
motor (zasnova)	V8	V8	6-valjni, vrstni
vršina in gib (mm)	94,0 x 71,0	94,0 x 82,0	80,0 x 82,8
gibna prostornina (ccm)	3950	4554	2497
kompresija	9,34:1	9,34:1	22,0:1
največja moč (kW/KM pri 1/min)	140/190 pri 4750	166/225 pri 4750	100/136 pri 4400
največji navor (Nm pri 1/min)	320 Nm pri 3000	377 pri 3000	270 pri 2300
odmična gred (pogon)	sredinska (veriga)		v glavi (zob. jermen)
število ventilov, za valj	2	2	2
polnjenje z gorivom, vžig	elektronska vbrizgavanje in vžig		elek. vbrizg, turbo
hlajenje	vodno		
menjalnik (število prestav)	samodejni (4), ročni (5)	samodejni (4)	ročni (5)
prednja prema	prilagodljivo nastavljive zračne vzmeti, toga prema, vzdolžna vodila, Panhardov drog, stabilizator		
zadnja prema	prilagodljivo nastavljive zračne vzmeti, toga prema, vzdolžna vodila, Panhardov drog, stabilizator		
zavore spredaj	kolutne, hlajene, servo, ABS		
zavore zadaj	kolutne, servo, ABS		
volan	s kroglicami, servo		
platišča	7J x 16	8J x 16	7J x 16
gume	235/70 HR 16	255/65 HR 16	235/70 HR 16
teža praznega vozila (kg)	2100	2220	2115
medosna razdalja (mm)	2745	2745	2745
dolžina x širina x višina (mm)	4713 x 1889 x 1817		
prtljajnik (litri)	520/1640		
posoda za gorivo (litri)	100	100	90
največja hitrost (km/h)	187/190	200	170
pospešek 0 - 100 km/h (s)	10,9/10,5	9,9	13,3
poraba goriva po ECE (l/100 km)	10,4/10,2/10,1	11,4/11,1/12,1	7,5/11,2/10,9
vrsta goriva	neovinčeni bencin super		plinsko olje

