



Aleluja

Le Chuck Norris ve, koliko več Muranov bi bilo prodanih na evropskih tleh, če bi jih Nissan že prej opremil z dizelskimi motorji.

► Da, dolgo smo ga čakali, čeprav so bile želje evropskih kupcev po dizelskem motorju precej glasne že ob prihodu na trg, davnega 2004. Nissan je z avtomobilom, značilnim za ameriški trg, le malce potipal po evropskih tleh in odziv je bil dokaj spodbuden. Razumljivo, ne želijo si vsi premium SUV-a, ki bi se bahal le z značkami najdražjih znamk na trgu.

Zadeva okoli izbire motorja je bila še bolj nejasna, saj Nissan v svoji zbirki značnja in izumov že ima primeren motor, ki ga vgrajujejo v nekatere druge modele. In prav to so kasneje storili. Po vzoru Navare, X-Traila in Pathfinderja so tudi Murana opremili z 2,5-litrskim turbodizelskim motorjem, ki razvije 140 kW moči.

Novi motor pa ni edina vaba na Nisanovem trnku. Poskrbljeno je tudi za osveženo podobo, predvsem prednjega konca. Odpravljen je sindrom 'žabjega' videza, saj ima Murano po novem precej bolj dominanten videz. Po hitrem preletu

z očmi takoj opazimo večje odprtine za dovod zraka (sploh pod odbijačem), nove meglenske ter nove, s kromom obogateno prednjo masko. Stajliš, bi rekli kreativni in modni gurui.

Najbolj poudarjena dobra lastnost prejšnjega Murana je bilo udobje. In glede tega nissanovcem ni bilo treba kaj prida postoriti, da bi tudi novi Murano dosegal vrhunske ocene. Podvozje je naravnano tako, kot bi skopirali nastavitve arabske leteče preproge. Kratke neravnine, dolge neravnine – podvozje vse odlično ublaži. Res pa boste čutili precejšnje nagibanje karoserije, ko se boste zapodili v prvi ovinek.

Ne gre pozabiti še ene razlike v primerjavi s prejšnjim Muranom. Pri prenosu moči z motorja na kolesa pri novem Muranu namreč sodeluje klasični samodejni menjalnik, in ne več neskončnostopenjski CVT-menjalnik. Po našem mnenju so se inženirji pravilno odločili. Menjalnik preti-



kup opreme, ki vozniku lajša bivanje v avtu. Vsega res ne gre naštevati, zato naj na kratko naštejemo le najbolj perversne kose opreme: gretje zadnjih sedežev, avdio-navigacijski sistem s trdim diskom velikosti 30 GB, ozvočenje BOSE, bikse-nonski žarometi, kamera za vzvratno vožnjo itd. Poudarili bi nekoliko nerodno postavljen gumb za zagon motorja, saj je blizu tipka za upravljanje navigacijskega sistema. Zadeva ne bi bila omembe vredna, če gumb ne bi deloval (beri: ugašal avtomobila) tudi med samo vožnjo.

Sistem zlaganja zadnje klopi je tako preprost in dober, da bi bilo treba razmisliti o uzakonitvi take rešitve v vseh avto-



ka gladko in v nasprotju s CVT-jem ne drži motorja stalno pri visokih vrtljajih. Bencinarja bi še poslušali blizu rdečega polja, pri dizlu pa utegne trpeti sluh.

Največji aduti notranjosti so zagotovo njena svetlost, izbira materialov in cel-

mobilih. Potem ko potegnemo ročico, za podiranje poskrbi gravitacija, pri dvigu sedežev pa nas muk odreši električno gnan sistem. To je vsa znanost. Če bi rolo prtljažnika deloval samodejno ob odpiranju vrat, bi zahtevali preveč? Mmm ... niti ne

Nissan Murano 2.5 dCi Premium

Cena osnovnega modela: 50.990 EUR
Cena testnega vozila: 51.650 EUR

NAŠE MERITVE
T = 13 °C / p = 1.080 mbar / rel. vl. = 52 % / Stanje kilometrskega števca: 3.213 km

POSPEŠKI
0-100 km/h: 10,8 s
402 m z mesta: 17,5 s
(130 km/h)

PROŽNOST
Meritev s tovornim menjalnikom ni možna.

NAJVEČJA HITROST 196 km/h
(VI. prestava)

ZAVORNA POT 39,5 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA
skupno testno povprečje 9,9 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 2.488 cm³ - največja moč 140 kW (187 KM) pri 4.000/min - največji navor 450 Nm pri 2.000/min.
Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 6-stopenjski samodejni menjalnik - gume 235/65 R 18 H (Michelin Primacy H/T).
Mase: prazno vozilo 1.895 kg - dovoljena skupna masa 2.495 kg.
Mere: dolžina 4.860 mm - širina 1.885 mm - višina 1.720 mm - medosna razdalja 2.825 mm - prtljažnik 402-838 l - posoda za gorivo 82 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 196 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,5 s - poraba goriva (ECE) 10,1/6,8/8,0 l/100 km, izpust CO₂ 210 g/km.

- HVALIMO IN GRAJAMO**
- ▲ primernost motorja
 - ▲ samodejni menjalnik
 - ▲ sistem zlaganja zadnje klopi
 - ▲ opremljenost
 - ▲ udobno podvozje
 - ▲ nagibanje karoserije
 - ▲ postavitve gumba za zagon
 - ▲ težko odstranljiv rolo v prtljažniku

Končna ocena

Murano, kakršnega si želi evropski kupci. Lepši, priročnejši, udobnejši in predvsem - opremljen z dizelskim motorjem.