



Ja. Je.

besedilo: Vinko Kercn foto: Aleš Pavletič

Ali so Honšu, Hokaido, Šikoku, Kjušu, Okinava in Murano japonski? Seveda so, če je zadnji Nissan, drugi pa otoki.

► Murano je sicer otok v našem Jadranskem morju, malce predaleč za beneškega gondoljera, a dovolj blizu za čolnič taksi, otok, ki si ga marsikater Američanov, ki bi radi imeli Nissan Murana, najverjetneje zato, ker se zdi, da se ne drži nobenih 'mainstream' oblikovalskih trendov, a je vseeno videti skladen, čeden in zanimiv.

Murano jasno ni prvi veliki prestižni terec, primat mu je veliko prej vzel Range Rover, je pa eden tistih, na katerega se pogosto spomnimo, ko beseda nanese na tovrstne avto-

mobile. Najbrž je prvi do konca izpili ozadje besede prestižni in se najbolj oddaljil od ozadja besede terenec. In vse to prinaša na svoj značilni način.

Prav zato (in seveda tudi zato, da ugaja Američanom in Japoncem) ima na primer ogrevana tudi zadnja sedeža, notranjost odeto

v usnje, prijetno na otip, zvočniški sistem Bose, pametni ključ (škoda le, da ni tako pameten kot Renaultov, ki za odklepanje in odklepanje

ne potrebuje gumbov, ampak le prisotnost človeka s ključem v žepu) ter po ameriškem vzoru ukrojeno voznikovo okolje. Tudi zares veliki,

lahko bi jim rekel kar frajerski merilniki z zanimivo osvetlitvijo spadajo sem, čeprav morda živo rdeča (kazalčki) in oranžna (obroba merilnikov) nista najbolj posrečena barvna kombinacija. Pa tudi vtis razkošja, ki ga daje občutek prostornosti za volanom, takoj spomni na Ameriko in njene razvade.

Europec je glede tega pogosto vsaj malo bolj zahteven. Zadovoljen bo, ker tisti nesrečni gumb za sprehode po podatkih potovalnega računalnika ni znotraj merilnikov (kot pri nekaterih Nissanih), ampak na njihovem zunanjem (desnem) robu, pa tudi to, da je gumb en sam

(enosmernost gibanja med podatki), ni tako hudo, saj je nekaj podatkov prikazanih v paru pa se človek laže (beri: hitreje) znajde. Niti najmanj ga ne moti električna nastavljivost volanskega obroča, tudi gumbi za upravljanje navigacije, telefona (Bluetooth) in avdiosistema dobro 'padajo' pod prste, nedvomno pa se bo obregnil ob nekaj stvari, ki jih imajo evropski izdelki zasnovane bolj modro.

Zakaj? Ker je tudi tu samodejni pomik namenjen le voznikovi šipi, ker dvig sončne strehe odpre tudi roletki (kaj pa, ko je sonce močno?), ker nekaterih opisov gumbov klimatske naprave sploh ni mogoče videti (a se k sreči funkcij gumbov človek hitro navadi), ker so širje od šestih gumbov levo na spodnjem delu armaturne plošče povsem nevidni vozniku (tule se tudi na navado ne da posebno zanesti) in ker nima zvočnega parkirnega pripomočka.

I Nissan Murano 3.5 V6 Premium

Ta bi bil hudo pripravna reč, sploh pri tej karoseriji, je pa kljub temu nekaj pomoči: zadač malce pomaga kamera, posebej pohvalna pa je dodatna kamera v desnem zunanjem ogledalu, ki daje dobro sliko okrog prednjega desnega kolesa. A recimo, da čedna bez notranjosti z nekaj mrtvo rjavimi odtenki, črnine, kroma in titana precej bolj dvigne 'či' voznika in potnikov, čeprav je prav ta svetlost kriva, da se znotraj hitro opazi tja prinesena umazanija. Veseli bodo tudi potniki druge vrste, ki jim koleno ne bo treba porivati v sedeže in ki jim je namenjen velik predal, in vesel bo vsakdo, ki bo naklada reči v prtljažnik, saj se njegova vrata odpirajo in zapirajo električno, sedeži zadnje klopi pa se zložijo tudi ob pomoči gumbov v prtljažniku. In vesel bo gospod, katerega gospa bo s tržnice prinesla kup vrečk, katerih vsebina se potem običajno valja po tleh, tu pa jih lahko zataknemo ob pripravno zasnovano domisllico v prtljažniku.

Veselju je namenjena tudi mehanika. Ne, ni za hitre vožnje skozi ovinke, saj se karoserija



"Murano je od začetka vabil tiste, ki imajo radi udoben, a po potrebi živahen in hiter avtomobil."



Kratek test

| Nissan Murano 3.5 V6 Premium



“Najbrž je prvi do konca izpilil ozadje besede prestižni in se najbolj oddaljil od ozadja besede terenec.”

pri tem precej nagiba, sedežne opore na bokih pa je premalo (pa še usnjeni, torej drseči so); Murano je od začetka vabil tiste, ki imajo radi udoben (torej tudi glede podvozja, ki lepo blaži vse Jame in grbine), a po potrebi živahen in hiter avtomobil. Motor je dovolj zmogljiv, samodejni neskončnostopenjski menjalnik CVT (s sklopko vred) pa tudi dovolj hiter, da se Murano z mesta bliskovito zgane in hitro pospeši do hitrosti, ki so precej nad zakonsko dovoljenimi. Kombinacija samodejnega menjalnika in bencinskega stroja sicer ni posebno uspešna pri porabi (testno povprečje je rezultat precejšnjega priganjanja), je pa pri zmerni vožnji na robu predpisov kakih 12 litrov na 100 kilometrov tista vrednost, ki ji kaže verjeti.

Motorjem, ki so kombinirani s samodejnim menjalnikom, je težko natančno določiti lastnosti, zagotovo pa lahko določimo, ali je dovolj zmogljiv ali ni. Tale v Muranu je takšen, da mu lahko očitamo le lenost pri strmih vzponih, sicer pa je brez pripomb. Menjalnik je tipičen CVT: kolikor plina, toliko vrtljajev (in žal tudi trušča), in dodaten športni program je, če izvzamemo vztrajanje pri višjih vrtljajih ob odvzetem plinu in/ali pri vožnji nav-

zdol, bolj ali manj nepotreben, tako da ga v splošnem nismo pogrešali. Z mesta se zna tale Murano urno pognati, kar je bolj kot za dirko od semaforja in do njega pomembno za hitro speljevanje pri zavijanju levo ali vključevanju v promet. CVT omogoča tudi ročno pretikanje med fiksнимi prestavami; takrat in še posebej pri višjih vrtljajih lepo in hitro pretika, dokaj dolga prestavna razmerja pa so kriva, da Murano izgubi precej živahnosti.

Čeprav se motor tudi v ročnem načinu zavrti do 6.400 vrtljajev v minutu (takrat menjalnik samodejno pretakne navzgor), pravzaprav ni kosa mehanike, ki bi podpirala privzidnjeno športnost vožnje. Volan je dovolj natančen, a se, kot rečeno, karoserija precej nagiba, ESP pa hitro in izdatno vskoči že pri najmanjih zdrsih. O pogonu, ki je stalni ali po izbiri (za dobre razmere pod kolesi in za varčevanje z gorivom) samodejno priključljivi štirikolesni, pa je težko kaj več zapisati; v suhem vremenu, kot je bilo v času testa, ga na asfaltu preostala mehanika in elektronika ne pustita pripeljati do roba, makadam pa še zdaleč ni okolje, ki bi bilo primerno za videz in značaj Murana. Od prve predstavitve Murana je z gore Fudži pre-

Nissan Murano 3.5 V6 Premium

Cena osnovnega modela: 48.490 EUR

Cena testnega vozila: 49.150 EUR

NAŠE MERITVE

T = 22 °C / p = 1010 mbar / rel. vl. = 41 % / Stanje kilometrskega steteva: 1.612 km

POSPESKI

0-100 km/h: 8,9 s
402 m z mesta: 16,5 s (145 km/h)

PROŽNOST

Meritev s tovornim menjalnikom ni možna.

NAJVĒČJA HITROST 210 km/h
(ročica menjalnika v položaju D.)

ZAVORNA POT od 100 km/h: 42,5 m (AM meja 39 m)

PORABA GORIVA skupno testno povprečje 16,1 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 6-valjni - 4-taktni - V 60° - bencinski - gibna prostornina 3.498 cm³
- največja moč 188 kW (256 KM) pri 6.000/min - največji havor 334 Nm pri 4.400/min.
Prenos moći: motor poganja vsa štiri kolesa - neskončnostopenjski menjalnik
- gume 235/65 R 18 H (Bridgestone Dueler H/P).
Mase: prazno vozilo 1.862 kg - dovoljena skupna masa 2.380 kg.
Mere: dolžina 4.834 mm - širina 1.880 mm - višina 1.730 mm - medosna razdalja 2.825 mm - prtičnik 402-1.825 l - posoda za gorivo 82 l.
Zmogljivost: največja hitrost 210 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,0 s -
poraba goriva (ECE) 14,9/8,6/10,9 l/100 km, izpust CO₂: 261 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ značilen, prepoznaven videz
- ▲ notranja prostornost spredaj in zadaj
- ▲ udobje, počutje
- ▲ zmogljivosti
- ▲ kamera v zunanjem desnem ogledalu
- ▲ podvozje
- ▲ prtičnik
- ▲ živahnost pri pospeševanju z mesta
- ▲ oprema (v splošnem)

- ▼ nima zvočnega parkirnega pripomočka
- ▼ le vozniška ſipa s samodejnim pomikom
- ▼ nekaj nevidnih gumbov, nekaj slabo vidnih
- ▼ predolga fiksna prestavna razmerja
- ▼ poraba
- ▼ menjalnik brez športnega programa

Končna ocena

Izstopati iz množice. Murano je posebnež s svojim videzom, znotraj prijeten, udoben in čedan, s svojo mehaniko pa naravn na udobno vožnjo. Ovinkov nima rad, se pa da z njim kljub temu zelo hitro priti na cilj.



teklo ogromno vode, medtem se je rodilo veliko takšnih in drugačnih tekmecev, a Murano ostaja zvest sebi. Ja. Nekaj posebnega. KK