

Američan za Evro po?



Luksuzni cestni terenci so avtomobili, ustvarjeni za ameriške ceste. In tam so tudi najbolj priljubljeni, zato ni čudno, da se jih v Evropi drži pridih požrešnosti, neokretnosti, ogromnosti in udobja. Murano je američan, ki je zašel v Evropo.

Poglejmo samo osnovne podatke: tri-inpollitrski šestvaljnik, samodejni menjalnik, tehničar bi pokazala slabi dve toni, v avtu pa udobno sedijo štirje potniki (ja, uradno pet, ampak zadaj na sredini ni preveč udobno). Murano sicer ima štirikolesni pogon, a nima reduktorja, in če se sklonite in pogledate dno avtomobila, boste opazili, da tudi kakih resnih terenskih zaščit nima ... Skratka: ni namenjen terenu, temveč udobnim križarjenjem. Čisto lepo se sicer znajde tudi izven asfaltnih cest, recimo na makadamu ali še bolj spolzkih podlagah, a se je treba zavedati, da Muranov štirikolesni pogon ni namenjen izletom na popolna brezpotja. Z

gumbom na dnu sredinske konzole lahko sistem sicer zaklenete (da so ves čas gnana vsa štiri kolesa), ampak to je tudi vse. Sicer pa je delovanje občutku voznika skrito tako na asfaltu kot na spolzkih podlagah, v osnovi pa je Murano podkrmarjen in tudi trmasto dodajanje plina le stežka spodnese zadek. Ker volanu (po avtomobilskih standardih) manjka povratnega občutka in je precej posreden, preganjanje skozi ovinke ni zabava - po drugi strani pa drži, da tudi ni početje, ki bi ga bilo treba odsvetovati. Res je, Murano se rad nagne, a po standardih mestnih terencev še vedno sodi med najlepše vodljive in najlaže nadzirljive tovrstne avtomobile med ovinki.



»Po standardih mestnih terencev še vedno sodi med najlepše vodljive.«

Mehko podvozje ima seveda tudi svoje prednosti - večina neravnin pod kolesi na poti do voznika (in potnikov) kar izgine, le tu in tam je slišati kakšen glasen udarec izpod podvozja (kar je pravzaprav tudi edina večja zamera temu delu avtomobila), pa kaka res ostra in kratka neravnina strese notranjost.

Da je avto naravnani predvsem na udobje, dokazuje tudi izbira pogonske mehanike. 3,5-litrskega V-šestvaljnika ne moremo označiti za povsem novega, v koncernskih avtomobilih ga najdemo že kar nekaj časa (350Z pa tudi Espace in Vel Satis), le da so inženirji na novo nastavili elektroniko. Zato je moči in navora vedno dovolj, kljub veliki masi in veliki čelni površini, ki jo



mora motor premagovati, dejstvo, da je najvišji navor na voljo pri (dokaj visokih) 3.600 vrtljajih v minuti, pa odlično zamaskira brezstopenjski CVT-menjalnik. Njegovo prestavno ročico lahko pustite v položaju D in uživate v razponu prestavnih razmerij kar od 2,37 do 0,440, kar je več kot pri klasičnih samodejnih menjalnikih, lahko pa prestavno ročico potisnete v desno in s tem menjalniku umetno dodate šest prednastavljenih prestav, ki jih izbirate s premikanjem prestavne ročice naprej in nazaj - je pa škoda, da so tudi tu inženirji gibe obrnili ravno obratno.

Tako v večini režimov vožnje motor ne bo deloval s kaj več kot 2.500 ali 3.000 vrtljaji, vsak močnejši pritisk na stopalko za plin pa kazalec merilnika vrtljajev izstreli proti številki 6.000 in čez, kjer se motor oglašja z (ne preveč pridušenim) renčanjem (v nižjih je uglaseno tih) in kjer ostane, vse dokler stopalke za plin spet ne popustite.

A kljub temu, da je motor (in vožnja v celoti) nastavljen bolj na udobje kot na doseganje visokih hitrostnih povprečij, zna Murano oboje. Cena, ki jo boste za to plačali, se imenuje povprečnih 19,2 litra porabljenega bencina na 100 prevoženih kilometrov. Za ta razred (tako po velikosti kot po moči motorja) to ni grozljivo visoka številka, mirno pa jo lahko označimo za nadpovprečno ... Bolj moti dejstvo, da ima posoda za gorivo vsega 82 litrov, zato ima Murano tudi ob najnižji izmerjeni porabi neugodno kratek doseg.

Preselimo se še v notranjost. Najprej v oči padejo nenavadno (in nerodno) oblikovani merilniki. Njihovo ohišje nepravilne oblike daje videz, da se je nekdo zadnji hip domislil, da je treba na armaturno ploščo vendar namestiti še merilnike! Zato pa so ti pregledni, prijetno oranžno osvetljeni in nasploh očesu prijazni. Škoda je le, da ne na njih ne na velikem barvnem LCD-zaslonu na vrhu sredinske konzole ni mogoče najti ne le potovalnega računalnika





Iz oči v oči

Dve stvari mu nista ravno v prid: da razen barve ni kaj dosti izbirati in da je tehnika le sodobna, ne pa tudi avantgardna. Toda ko sedem za volanski obroč, se počutim odlično: zaradi položaja, zaradi obroča samega, zaradi zvoka motorja (nič posebnega, a vseeno) in zaradi zmogljivosti na cesti. Eden redkih mehkih terencev, kjer se lahko vidim kot lastnik. *Vinko Kernc*

Meni je všeč! Pa čeprav je z vsem, kar ponuja, bližje ameriškim kot evropskim avtom. Prostorninsko velik šestvaljnik ob pomoči samodejnega CVT-menjalnika (ta si zasluži vse pohvale!) na primer nikakor ne spada med varčneže. Posebnež med svojimi je prav tako potovalni računalnik. Ta je bogat s funkcijami, ne ponuja pa tistih, ki se zdijo najbolj potrebne. Ampak to boste Muranu zlahka oprostili, ko boste sedli v njegov udobni sedež in se prepustili kakovostnemu zvoku, ki prihaja iz oblikovno povsem nezanimivega radia. Le prepričati se morate, da Murano ni SUV (Sport Utility Vehicle), ampak precej bolj UV (Utility Vehicle). *Matevž Korošec*

Lep mi je bil že na fotografijah, a v živo je še zanimivejši. Predvsem mi je všeč, da se ga zaradi grozečih dimenzij vsako jutro ustrašiš. Čeprav me je malce razočaral s prostorom v notranjosti, saj je razmeroma skromno odmerjen. Sedi se visoko, zato bodo višji vozniki z glavo že rinili v strop, volanski obroč ni vzdolžno pomičen, zato ima voznik armaturno ploščo skoraj v naročju (in s tem instrumentno ploščo daleč od pogleda na cesto). Skratka: velik zunaj, skoraj utesnjen znotraj. *Aljoša Mrak*



(tistega pravega s prikazom dosega, trenutne in povprečne porabe in še česa), ampak so pozabili celo na prikazovalnik zunanje temperature. Lepa reč, še posebej pri 11 milijonov vrednem avtu. No ja, vsaj seznam preostale serijske opreme je bogat. Pravzaprav si kaj dosti okoli dodatne opreme bodoči kupec niti ne more izmišljevati - vse tisto, kar bi bilo na seznamu doplačil pri marsikaterem konkurentu, je tu vštet v serijsko opremo.

Seveda so tu vsi varnostni dodatki (za ljubitelje kratic naj poleg šestih zračnih blazin naštejemo ABS, EBD, NBAS, ESP+, LSD in TCS, za dobro mero pa še ISOFIX), klimatska naprava je samodejna, na sedežih je usnje, pomika jih elektrika (s spominom), električno so nastavljive tudi stopalke (kar zagotavlja odličen položaj za volanom prav vsem voznikom), radio z izmenjevalnikom ceđejev (in tempomat) lahko upravljate z

gumbi na volanu, tu so še DVD-navigacija s sedempalčnim barvnim LCD-zaslonom, biksenonski žarometi in še kaj bi se našlo - Nissanov originalni seznam serijske opreme je natisnjen na eni drobno popisani A4-strani.

In ko smo ravno pri električnem nastavljanju sedežev: v Muranu bodo res zlahka odličen položaj za volanom našli vsi, od najmanjših do največjih voznikov, škoda je le, da sedeži nimajo boljšega bočnega oprijema. Tudi če spredaj sedijo dolgini, je zadaj prostora dovolj, prtljažnik pa je tako ali tako dovolj velik in v svojem dnu skriva še dodaten predal, kot nalašč za prevoz bolj ali manj 'razsutega' tovora.

Skratka: strahu, da bi vam v Muranu kaj manjkalo, pravzaprav ni, po drugi strani pa zna evropskih avtomobilov vajenega voznika tudi spraviti ob živce, še posebej ko vedno znova ne najde

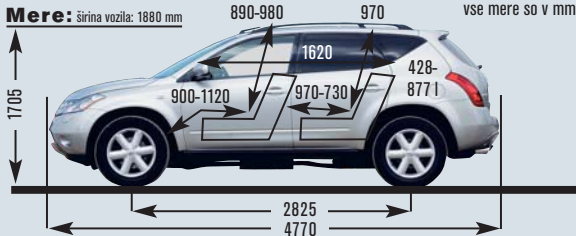
»Seznam serijske opreme je res bogat.«

zunanje temperature, napenja oči, da vidi na čisto majhno uro (povsem v kotu LCD-zaslona) in peš računa porabo. In glede na to, da bolj 'evropski' Nissanovi modeli vse to znajo (recimo X-Trail in Primera), je jasno, da je Murano po duši in poreklu američan - z vsemu temu pripadajočimi (več) dobrimi in (zelo malo) slabimi lastnostmi. Nekateri bodo to znali ceniti in takšnim bo Murano služil odlično. Drugi pa ... ■



Nissan Murano

CENA:	(Renault Nissan Slovenija)
Osnovni model:	11.358.000 SIT
Testno vozilo:	11.504.000 SIT
Moč:	172 kW (/234 KM)
Pospešek:	9,3 s
Največja hitrost:	201 km/h
Povpr. poraba:	19,2 l/100 km

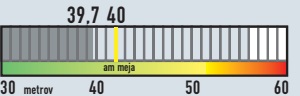


NAŠE MERITVE (T=20 °C / p= 101 mbar / rel. vl.: 55 % / Gume: 225/65 R 18 H (Dunlop Grandtour ST20) / Stanje km števec: 9617 km)	
Vozne lastnosti	
Pospeški	s
0-100 km/h:	9,3
402 m z mesta:	16,6 (140 km/h) 30,0 (175 km/h)
1000 m z mesta:	
Prožnost	s
Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna	
Največja hitrost	201 km/h (Izbirna ročica v položaju D)
Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	14,2
največje povprečje	22,7
skupno testno povprečje	19,2

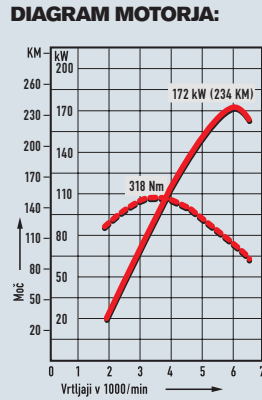
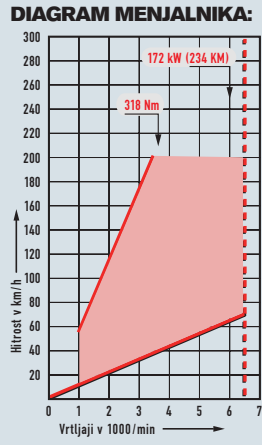


Trušč v notranjosti	dB
Prestava	III. IV. V. VI.
50 km/h	52 51 51 51
90 km/h	61 60 59 59
130 km/h	65 64 63 62
Prosti tek	36

Zavorna pot	m
od 100 km/h:	39,7
(AM meja 42 m)	



Napake med testom
- brez napak



UŽITEK V VOŽNJI:

😊😊😊😊😊
Murano ni uživaški avto v klasičnem pomenu, a zna voznika navdušiti z drugimi lastnostmi. Vožnja z njim je vedno v veselje - če ste le pravi tip voznika zanj.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 6-valjni - 4-taktni -V-60° - bencinski - gibna prostornina 3498 cm³ - največja moč 172 kW (234 KM) pri 6000/min - največji navor 318 Nm pri 3600/min.

Prenos moči: samodejno vklapljiv štirikolesni pogon - neskončno-stopenski samodejni menjalnik CVT - gume 225/65 R 18 H (Dunlop Grandtour ST20).

Voz in obese: terenski kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - posamični obesi, vzmetni nogi, trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj posamični obesi, večvodilska prema, vijaki vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator - zavore spredaj kolutni (prilino hlajeni), zadaj kolutni (prilino hlajeni) - rajdni krog 12,0 m - posoda za gorivo 82 l.

Mase: prazno vozilo 1870 kg - dovoljena skupna masa 2380 kg.

Zmogljivosti: največja hitrost 200 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,9 s - poraba goriva (ECE) 17,2/9,5/12,3 l/100 km.

Prostornina prtljažnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l): 1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l) ; 2 × kovček (68,5 l); 1 × kovček (85,5 l)

Posebna ocena za terence		
občutljivost karoserije in njenih delov [10]	6	Odbijači so dokaj blizu tlom, enako velja za izpuh.
prenos moči [10]	3	Reduktorja ni, se pa menjalnik CVT na terenu izkaže.
terenske zmogljivosti (tovarna) [10]	4	Centimetri in stopinje dokazujejo, da je Murano namenjen predvsem cesti.
terenske zmogljivosti (praktično) [15]	6	Dokler ne gre za hudo razgiban teren in velike naklone, se Murano dobro znajde.
cestna uporabnost [35]	10	Murano je doma na asfaltu, zato se tu lahko kosa tudi z limuzinami.
terenski videz [45]	3	Če vas ne moti zaobljenost vogalov, je kar pravi terenec.
skupna ocena terenca	32	Če se vam izleti z asfalta dogajajo redko, bo Murano odlična izbira.

OCENA **avto magazin** 1 2 **3** 4 5

Ocena		
Zunanost [15]	15	Sodoben, rahlo futurističen videz poskrbi za prepoznavnost.
Notranost [140]	123	Prostora in udobja je dovolj, zaškripa pri malenkostih.
Motor, menjalnik [40]	38	Šestvaljnik se brez težav kosa s težo avtomobila, kombinacija s CVT je idealna.
Vozne lastnosti [95]	77	Murano se med ovinkih ne znajde najbolje, zato pa razvaja na neravnih cestah.
Zmogljivosti [35]	31	Konjev sicer ni nikoli dovolj, a v primerjavi s konkurenco se Murano dobro odreže.
Varnost [45]	41	Za varnost skrbi kopica elektronskih sovoznikov.
Gospodarnost [50]	25	Poraba je visoka, zato pa je toliko bolj ugodna cena.

Skupaj **350**
Murano ni za vsakogar, bo pa navdušil določen tip kupcev.

OCENA **avto magazin** 1 2 3 **4** 5
Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ oprema
- ▲ udobje
- ▲ zunanja oblika
- ▲ motor

- ▼ ni merilnika zunanje temperature in potovalnega računalnika
- ▼ oblika ohlaja merilnikov
- ▼ poraba