



Nissan pathfinder

Če je res, da si dobr stari ameriški jeep zaslubi spomenik in dvojna vojna leta (navsezadnje: bil je praded vseh zdajšnjih terencev in odličen vojaški pripomoček), bi moral angleški range rover dobiti vsaj kolajno. Bil je namreč prvi, ki je vzorno združil terenske zmogljivosti in imenitnost udobja. To mu uspeva še danes.

Ni pa več sam. Za njim se je sprožila celo vrsta modernih »dvoživk«, pri katerih je precej vseeno, kam ste namenjeni: čez drn in strn, ali v opero. Vanje sedajo ljudje v kabovkah, v poslovno flanelastih oblekah ali v večernih toaletah. Ti avtomobili so večidel japonskih znakov in so se razpasili kot gobe po dežju. Postali so nekakšen modni dodatek skoraj vseh cest na svetu, tudi naših. Našim kupcem pa so všeč še zaradi enotne, dokaj zmerne (zmerne za naše, jugoslovenske pojme, da ne bo pomote) obdavčitve, ne glede na velikosti in moči njihovih motorjev.

Eden izmed novejših in zelo posrečenih modelov te avtomobilske kategorije je nissan pathfinder. Alias terrano kot mu je ime v vsej zahodni Evropi. Vanjo je prvič zapeljal ob predlanskem

NEKAJ JE V ZRAKU

S »stezosledcem« po brezpotnih, ali v opero!

ženevskem avtomobilskem salonu, k nam pa – s posredovanjem ljubljanske Avtotehne – tako rekoč z odra lanskega avtomobilskega salona v Beogradu. Če se »terrano« lepše, bolj evropsko sliši, pa je »pathfinder« od tam, kjer je avtomobil nastal. Zasnovala ga je namreč Nissanova kalifornijska podružnica, znamenom, da bi Američanom čim bolj ugajal. To pa ni edini vzrok, da je pathfinderjeva oblika močno zamerikanizirana. Tudi njegovi oblikovalci so bili Američani: Gerald Hirshberg (naj me vrag, če ni nemškega porekla), nekdajni Buickov stilist – in njegovo moštvo. Da pa pathfinder zna in hoče biti sestovljanski avtomobil, dokazujejo tudi različne možnosti glede opreme in predvsem motorjev – upoštevaje pač različne želje kupcev na različnih koncih sveta. Na Japonskem ga prodajajo pretežno v dizelski različici, Američanom je najbolj všeč z bencinskim šestvaljnikom v zahodni Evropi ga je največkrat mogoče srečati z bencin-

skim štirivaljnikom ter s po dveh sivečicama, vbrizgavanjem goriva, veliko elektronike in katilatorjem zanj. Pri nas so došle ponujali pathfinder z enako velikim bencinskim motorjem (a z le po eno svečico za valj, z registrskim uplinjačem in brez katilatorja), prav kmalu pa bo naprodaj tudi turbo-dizelska možnost.

Toda ne glede na motor v nosu, je pathfinder to, kar je: zelo uspela kombinacija potovalne kombi-limuzine v vsem udobjem modernega avtomobila, a v isti sapi tudi z večino tistih lastnosti, s katerimi se lahko hvalijo samo terenci. Prav ta, do potankosti premišljen kompromis pa ga postavlja pred že do prej znan terenec iste znamke – patrol.

Glavne pathfinderjeve oblike lastnosti so: razmeroma visok in na vrhu nežno upognjen nos z zajetno masko pred motorjem in z japonsko nizkima oglatima žarometoma; izključno samo troje vrat; rahlo izbuljeni blatniki; stranski trikotni okenci (ki se dobro dopolnjujeta

z vzporedno prirezanimi, a znatno večjima zadnjima bočnima šipama); komaj opazno privzdignjen in žlebasto ojačan zadnji del strehe; in prijetna, aerodinamiki naklonjena oblast karoserije v celiem. Ličnost vozila se nadaljuje v notranjosti, hkrati pa je tam takojci očitna še ena poglavitna lastnost: da pathfinder, gledano od znotraj navzven zares ni terenec ampak udobna limuzina za štiri do pet oseb. Udobje kazijo le prag vozila, ki je za vstopanje in izstopanje neudobno visoko od tal; dostop k zadnji klopi, ki je (po japonsku) mogoč le skozi desna vrata, ker je drseč zložljiv le desni prednji sedež; in zadnja klop sama po sebi, ker za naše tržišče ni po sredini deljiva, pač pa streže s skoraj navpičnim napolnilom – zaradi česar je velik prtljažnik za njim sicer pravokotno obrobljen, ampak dolgotrajnejše sedenje na tej klopi je pa skoraj nevzdržno.

Znatno gostoljubnejša sta prednja sedeža: prijetno nizka, z dolgima vzdolžnima pomikoma

ma, z natančnim nastavljanjem kotov obeh naslonjal in z nastavljivima zglavnikoma. In enako limuzinsko je tudi vse tisto, kar dobi voznik: od skladno odmerjenih pedalov, volanskega obroča in obeh prestavnih ročic (za menjalnik in izbiranje prenosov moči) do dobro zasenčene armaturne plošče z merilniki motornih vrtljavjev, hitrosti vozila, goriva in temperature hladilne tekočine ter z dvema kilometrskima števcema in z vsemi potrebnimi stikali in kontrolnimi lučmi. Natančno nastavljivo je

tudi zračenje in gretje tega avta, vključno s štiristopenjskim ventilatorjem, z od zunanjosti ločenim kroženjem zraka (zoper smog v avtu) in z dovolj številnimi pomičnimi režimi na več končih armaturne plošče.

Testni avtomobil je bil – tako kot vsi Jugoslaviji namenjeni pathfinderji – opremljen z dvema (za samo od zunaj in ročno) nastavljivima zunanjima ogledalamo, s pomicno in hkrati povsem snemljivo sončno streho nad prednjima sedežema, z nastavljivima zglavnikoma tudi na zadnji klopi, z vstran pomicnima zglavnikoma tudi na zadnji klopi, z vstran pomicnima bočnima trikotnima okencema, z blagom na sedežih in vratih, z brisalnikom za zadnjo šipo in s cevnim nosilcem rezervnega kolesa na zadku.

Ta nosilec ima svojo dobro, ampak tudi svojo slabo stran. Dobra je v tem, da je prtljažnik na račun tega nosilca razbremenjen rezervnega kolesa in zato izdatnejši; slaba stran pa je ta, da morate za vsakično odpiranje celih zadnjih vrat (odpreti je moč tudi samo zadnjo šipo, ne da bi bilo rezervno kolo pri tem v napoto), cevni nosilec s kolesom vred zasukati za devetdeset stopinj, za kar pa na tesnih parkiriščih ni vedno dovolj prostora. Ampak kot rečeno: prtljažnik je prazen in velik (še večji postane, če zadnjo klop zganete), dostopi do obeh praznin v njegovih bočnih stenah in do hidra-



vlične dvigalke za vozilo, lično vtisnjene in pokrite v podu prtljažnega prostora, pa so nemoten.

Obembe vredna je tudi tale domislica: da bi bilo zadnjo šipo na vratih mogoče kadarkoli odpreti (ključavnica na vratih je dvojno delujoča, za šipo in za vrata v celiem), je brisalnik zanje

odmaknjen na posebnem nosilcu. Ko ga vključite preskoči na steklo in ostaja tam, dokler takoj hočete. Ob vnovični izklopitvi stikala pa se vrne v izhodiščni položaj.

Da pathfinder visti limuzinski sapi tudi čisto zaresen terenec, dokazuje najprej z očitno privzidignjenostjo karoserije od tal. In zdaj poglemo še k njegovemu trebuhu. Nissan pathfinder se ponaša z zajetnim in proti rji temeljito zaščitenim letvastim vzdolžnim nosilcem. Torej s šasijo, na katero se opirajo prednji, posamično in s trikotnimi prečnimi vodili obešeni ter vzvojno vzmeteni kolesi in tega zadnja prema z viščnimi vzmetimi, širimi vzdolžnimi vodili, Panhardovim drogom in stabilizatorjem. Kadar je krajša od obeh, vozniku namenjenih in na sredinskem grebenu nameščenih ročic v osnovnem položaju, pogon motor samo zadnji kolesi. Naslednja možnost je pogon na vsa štiri kolesa: in še naslednja: terenski prenos moči. Pogonu na vsa štiri kolesa hkrati je namenjen sredinski diferencial in večstevna veriga v njem, za pogon na samo zadnji kolesi pa so prednjima kolesoma dodali ročno pomicni (med preostalo možno in na drugih trgih ponujano opremo

Rezervno kolo: na nosilcu



Notranjost: kot v limuzini

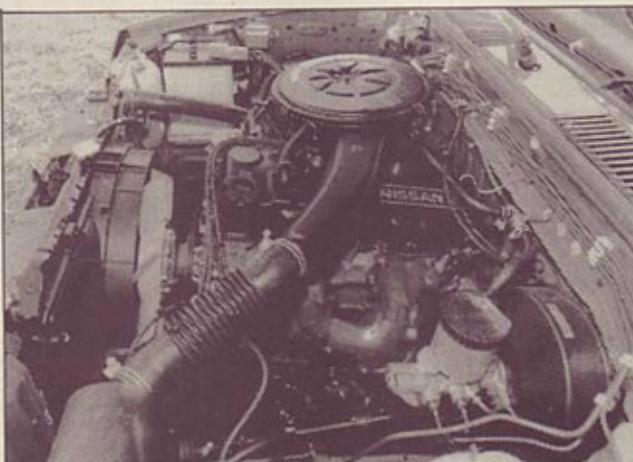


pa tudi samodejni) prosti tek kolesenih pest, kar pomeni, da ob samo zadnjem pogonu in po želi voznika prednja kardska gred z obema prednjima polosema vred miruje (se torej manj obrablja in prispeva k manjši motorni žaji).

Kajti, motor sam po sebi in glede na okolje, ki so mu ga namenili, ni ravno varčevalnik. To je 2,4-litrski Nissanov štirivaljnik z lahko glavo in odmično gredjo v njej ter za dolgimi batnimi gibi, ki govorijo za ugodno prožnost. Ni namenjen izsiljevanju visokih vrtlajev, pač pa uglajeni in tekoči vožnji, pa najsi gre za vožnjo po mestnih ulicah, po avtomobilski cesti ali po zahtevnih brezpotjih, morebiti celo s terenskim prenosom moči (ki je za polovico krajsi od običajnega). Naša preskušnja je bila kombinacija vsega naštetege, izmerjena povprečna poraba

goriva pa je zanašala 12,4 litra na 100 prevoženih kilometrov. Pri tem nima pathfinder nikakrš-

nih težav izpolnjevati tovarniško oblubljene zmogljivosti (zapisane ob tehničnih podatkih).



Motor: nezahteven in prožen

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj vzdolžno – vrtinja in gib 89,0×96,0 mm – gibna prostornina 2388 kubikov – kompresija 8,3:1 – največja moč 74 kW (101 KM) pri 4800/min – največji navor 177 Nm pri 2800/min – ročna gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (veriga) – glava izlahke kovine – padotočni regreski uplinjač – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 60 Ah – alternator 710 W

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji ali vsa štiri kolesa – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik – prestavna razmerja: I. 3,592; II. 2,246; III. 1,415; IV. 1,000; V. 0,821; vzvratna 3,657; diferencial 4,875 – sredinski di-

ferencial z verigo za prenos moči k prednjima kolesoma – terenski prenos moči (reduktor), prestava 2,020 – samodejna, delna (40%) zapora zadnjega diferenciala – prestavna ročica in ročica za izbiro prenosa moči na sredinskem grebenu – platišča 6J×15 – gume 215 SR 15 (bridgestone, M+S)

Voz in obseg: terenska kombilimuzina – 3 vrata – 5 sedežev – karoserija na vzdolžnem nosilnem okvirju s prečnimi ojačitvami – prednji kolesi na posamičnih obesah, trikotna prečna vodila, vzdolžne vzvojne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – zadaj toga prema, štiri vzdolžna vodila, vijačne vzmeti, Panhardov drog, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožne zavore, spredaj kolutne (posebej hlajene), zadaj bobnaste, servoomejevalnik moči zadaj – me-

hanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan s kroglicami, 5,2 zavrtljaj od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,365 m – širina 1,690 m – višina 1,690 m – medosna razdalja 2,650 m – kolotek spredaj 1,425 m, zadaj 1,385 m – rajdn krog 11,2 m – najmanjša razdalja od tal 0,21 m – teža praznega vozila 1660 kg – dovoljena skupna teža 2250 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 2000 kg, brez zavore 500 kg – dovoljena obtežba strehe 100 kg – prtičnik (normno) 529/1658 litrov – pošoda za gorivo 80 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 150 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 18,8 s – poraba goriva (ECE): 10,4/13,6/15,5 litra bencina super na 100 km

Enako sproti je uresničeno tudi tovarniško in pathfinderju namenjeno prodajno geslo »dva avtomobila v enem«. Dokler ste s tem avtomobilom na običajnih ulicah in cestah, ga vozite pač tako kot vse avtomobile na svetu: oddolži se vam z ugodno mehkim vzmetenjem, s povsem varno in zanesljivo lego ter s počutjem in zvočno lagodnostjo, ki pritiče limuzini. Ko zavijate na brezpotje in vključite štirikolesni pogon, ali celo reduktor, se pathfinder prelevi v temeljiti terenec, ne da bi morali pri tem storiti še kaj drugega. In, če znate terenec tudi voziti, je to vse. Nagibi, ki jim zmore biti kos so dovolj veliki, da vas privzdiagnjeno težišče med običajnimi avtomobili ne bo presenetilo. Vsakršnji naporom so kos tudi izdatne zavore. In celo volan, z nekaj več kot petimi zavrtljaji od ene do druge skrajne točke, ni tako zelo težaški, da bi ostajal v spominu kot zamera.

Z drugimi besedami: pathfinder ali po naše stezosledec se ne meni kaj dosti za to, na kakšne steze ste ga pripeljali. Prav igraje jim zna kljubovati.

• • •

Cisto zares je nekaj v zraku! Ne le modni trend, ki vleče kupce k terenskim vozilom, tudi samo gola želja po tem, da si kos vsakršnim voznim pogojem, ne. V zraku je virus, ki se mu reče sodobni vsestranski avtomobil in ki se ga svet ne zna več otresti. V zraku je tudi nissan pathfinder, če znate z njim skočiti. A je hip zatem tudi zelo čvrsto na tleh. In to je najvažnejše.

MARTIN ČESENJ
foto: SRĐAN ŽIVULOVIĆ