

Terenski avtomobili so v Evropi zadnje čase dosti bolj v modi kot terenske vožnje same po sebi. Hočem reči, da je ponuba tovornih avtomobilov zelo pesta in, da gre dobro v denar. Prednjačijo japonski izdelki – ker so domiselno oblikovani in opremljeni, zmerni glede zunanjih mer in nepretirano dragi. Vpadljivo priljubljen je Nissan patrol, ki ga je že nekaj časa mogoče kupiti tudi pri ljubljanski Avtotehni. Zato smo ga na kratko pre-skusili.

Vozili smo edino različico, ki je pri nas ta hip naprodaj: patrol »hardtop« TD, kar pomeni krajšo medosno razdaljo in karoserijo v celiem, le dvoje vrat na bokih, plastični zadnji del strehe in turbinski polnilnik ob šestiljnem dizlu. Seveda je Nissan japonska avtomobilска hiša, ampak patrole za Evropo stavljajo v Španiji. Tako je pot do kupcev krajsa in cenejša. Šanske pa so obenem tudi michelinke na kolesih.

Nissan patrol ni novinec med terenci, so mu pa v minulih letih dovolj sproti pomlajevali karoserijo, da zmore voziti vštric z vozili te sorte in današnjega časa. Osnovne oblikovne poteze so seveda takšne kot se za terensko vozilo spodobi: robustno oglate, z navpično odsekanima nosom in zadkom ter z izblujenim motornim pokrovom, ki družno z razmeroma nizko prednjo šipo prispeva k odločnemu celotnemu videzu vozila. Terenskim nalogam primerni so tudi oba zajetna in čvrsta odibijača (zadnji je prilagojen morebitni namestitvi vlečne kljuke) in v celiem velika razdalja vozila od tal. Kljub temu pa vrh avtomobila ne seže nad 1,85 metra, kar pomeni, da garažah z njim ni težav, čeprav se iz notranjosti zdi, da je sedanje že skoraj po tovornjaško visoko. Ta občutek se koristno združi z obvladovanjem celotnih zunanjih mer vozila, kar pri tej različici pomeni nekaj več kot 4 metre dolžine in 1,69 metra širine. A bi bilo vodenje patrola z volanskoga sedeža še dosti ugodnejše, če bi tovarna nataknila večji, predvsem pa manj varljivi zunanjii ogledali.

Zadnjo steno vozila so razpolovili z vodoravnim rezom, pa se zgornji, stekleni del z brisalni-



Nissan patrol 4 WD turbodiesel

Patrulja na izletu

Konec ceste – in kaj potem?

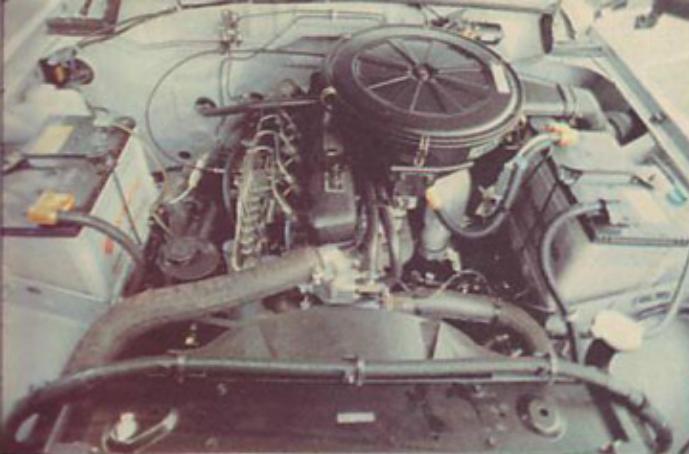
kom vred in oprt na dve čvrsti teleskopski nogi privzdigne proti nebui, spodnji pa spusti do vodoravne lege proti tiem, da nastane rebrasto ojačana nakladalna polica. Kratka medosna razdalja seveda odlično kljubuje

terenskim nalogam, saj sta obe premi dovolj blizu skupaj, da je trebuhi avtomobila dolgo časa varno od tal; je pa zato skopa, ko gre za notranjo dolžino vozila. Zato za zadnjo klopjo ni ravno obilje praznine, je pa klop



zložljiva in je prtljažnik tako močno precej podaljšati. Kljub temu: nissan patrol se zdi očem, ki ga gledajo z zunanjosti strani, večji kot se izkaže v notranjosti s potniškim in »tovornim« prostorom. Na prednjih sedežih se ni težav. Skozi bočna vrata jih je zlahka moč doseči in le zelo dolgonogi voznik si želi daljšega sedežnega odmika. Obenem, morebiti, tudi boljšega bočnega oprijema. Težava pa nastane s plezanjem k zadnji klopi. Na pol samodejni pomik so namenili namreč le desnemu prednjemu sedežu, ktor pa hoče k zadnji klopi mimo levega, torej vozniškega sedeža, pri tem podre nastavitev odmika in kota naslonjal. Pa tudi nasploh je prostor v zadku zelo pičlo odmerjen.

Se pa patrolu odlično prileže turbo-dizel v nosu. Ta, razmeroma klasično zasnovani vrstni šestiljnik zmore 81 kW (110 KM) pri 4000 vrtljajih v minutih in streže z najugodnejšim navorom 255 Nm že pri 2000 vrtljajih v minutih. Z ugodnimi razmerji v petstopenjskem menjalniku vred pomeni to veliko porcijo prepričljivosti, najs gre za pospeške ali za prožnost motorja v najnižjih delovnih območjih. Pa tudi že večletna praksa iz drugih evropskih dežel kaže, da so ti dizli zelo odporni na naprezanja in zlahka zmogljivi, ko gre za več stotisočkilometrske prevožene razdalje. Motorju in drugim napravam v vozilu služi 24-voltna električna napeljava z dvema 12-voltnima akumulatorjem, kar spominja na tovornjaško okolje, ampak počutje je v



patrolu vseeno še dovolj limuzinsko. Notranjost je odeta v lično plastiko, v že skoraj bahave preproge, pa tudi v številne nadrobnosti, ki prispevajo k prijetnemu počutju. Vozniku je na voljo pregledna armatura plošča z merilniki hitrosti, motorne temperature, oljnega tlaka, goriva in električne zaloge, ob njej je že serijsko vgrajeni radijski kasetofon, prijetno uporaben, čeprav preveč posreden pa je volan s servoovajačevalnikom in s 4,2 zavrtljala od ene do druge skrajne točke. Žal so ob pedalih izrabili ves prostor, pa (predvsem med terenskim guganjem) ni kam opreti leve noge, kadar je prosta, in žal je prestavna ročica premalo natančna ter preveč robata. Ubogljivejša je pa ročica ob njej, z oznakami 2H-4H-N-4L, kar v istem zaporedju pomeni pogon na zadnjih kolesih – pogon na vsa štiri kolesa – prosti tek – štirikolesni pogon s terenskim prenosom moči (reduktorjem).

Tako opremljen in z delno diferencialno zaporo za zadnji kolesi nissan patrol brez težav zapelje z urejene ceste na brezpotje. Takšnim nalogam je prilago-

Tehnični podatki

Motor: šestvaljni – štitraktori – vrstni – dizel – nameščen vzdolžno nad prednjo premo – vrtina in gib 83,0 × 100,0 mm – gibna prostornina 3246 kubikov – kompresija 21,6:1 – največja moč 81 kW (110 KM) pri 4000/min – največji navor 255 Nm pri 2000/min – ročična gred v 7 ležajih – stranska odmična gred (veriga) – glava iz sive litine – visokotlačna črpalka za gorivo – turbinski polnilnik na izpušne pline – vodno hlajenje – akumulatorja 24 V, 80 Ah – alternator 1400 W.

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji ali vsa štiri kolesa – enokolurna suha sklopka – petstopenski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – terenski prenos moči (reduktor) delna zapora zadnjega diferenciala – ročica za izbiro prenosa moči na sredinskem grebenu – platišča 6 J × 16 – gume 205 R 16 (Michelin X M + S).

Voz in obese: terenski kombi – 3 vrata – 5 sedežev – karoserija na šasiji – spredaj toga prema, listnate vzmeti, stabilizator, zadaj toga prema listnate vzmeti – dvokrožne zavore, spredaj kolutne (hlajene), zadaj bobnaste, servo – mehanska ročna zavora na kardansko gred – volan s kroglicami, servo, 4,2 zavrtljala od ene do druge skrajne točke.

Mere in teže: dolžina 4,07 m – širina 1,69 m – višina 1,84 m – medosna razdalja 2,35 m – kolotek spredaj in zadaj 1,40 m – rajdni krog 12 m – najmanjša razdalja od tal 0,23 m – teža praznega vozila 1900 kg – dovoljena skupna teža 2500 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 2500 kg, brez zavore 750 kg – posoda za gorivo 80 litrov.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 145 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 22,0 s – poraba goriva (po oceni) 10–18 litrov plinskega olja na 100 km.

jeno tudi njegovo podvozje, z dvema togima premama, s štirimi listnatimi vzmetimi in s posebej hlajenimi kolutnimi zavorami ob prednjih kolesih. Šestnajstčolska kolesa so terenskim nalagom v prid, in ker niso preširoka, prispevajo tudi k dovolj varnemu vztrajjanju vozila v vzdolžni smeri. Je pa kratka medosna razdalja kriva vzdolžnemu pokimavanju vozila na krajiših in daljših cestnih grbah. Ampak pri tako kratkih terenih je to napako potrebno vzeti kot nekakšno prirojeno znamenje.

Naš preskus vozila je bil kratek – po času in prevoženih kilometrih – pa ni moč zapisati končnih zmogljivosti patrola in posebej izmerjene motorne žeje – razen tistih števil, ki jih označja tovarna, z našo približno oceno vred (tehnični podatki). Smo pa vseeno spoznali, da je nissan patrol solidno in vsestransko uporabno vozilo – z dovolj natančno končno obdelavo in z zelo prepričljivim pogonskim agregatom, všečev prenos njegove moči na kolesa.

Žal je vozilo v celoti znatno prijaznejše kot ljudje, ki ga prodajajo. Ko smo namreč v Avto-tehno in po telefonu povprašali za natančno vrednost alternatorske elektrike v patrolu, so nam zabrusili: pridite sem, odprite pokrov in sami poglejte!

• • •

Nismo šli. Kajti nissan patrol je k sreči tudi brez tega, človeškega faktorja zelo prikladen avtomobil. Morebiti za zahtevne poklicne ali družinske vožnje. Morebiti za zanimive podvige. Ali pa kar za povsem zasebne patrule na izletu. Odvisno pač od tega, kaj imate za bregom, preden zavijete s ceste v breg.



M. ČESENJ
Foto: M. ZAPLATIL