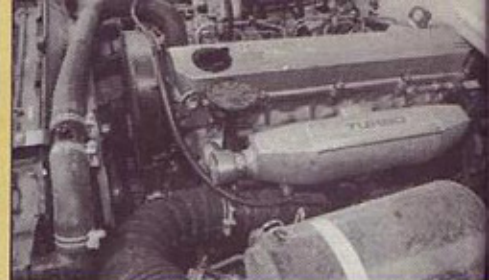




Zadaj: dvojna vrata ter dodatna klop ali velik prtljajnik



V nosu: nov, manjši in zmogljivejši turbodizelski šestvaljnik

Terenskih avtomobilov je vsaj za tri vrste. V prvi so terenci samo po obliki, a z nežnimi dušami in namenjeni predvsem zburanju tuje zavisti. V drugi so spretne dvoživke: dovolj udobne za asfalt in hkrati dovolj klene za brezpotja. V tretji so čvrsti, robati značaji: okorni na cestah in okretni, kadar so daleč od njih.

Nissan patrol sodi v to, zadnjo vrsto. Nič ni zameril, ko so mu dolgoletni staž pod Nissanovim znakom skazili najprej z lepšim in modnim terranom (alias pathfinderjem), potem pa še z robustnejšim in prestižnejšim patrolom GR. Ostal je takšen, kot je bil: za oči neskladno ozek in visok, z veliko ravnih površin in zaobljen le na mestih, kjer drugače ni šlo. Značilen zanj je nos s širokim grebenom, a povsem pravokotno odsekan in obrobjen le s preprosto masko med oglatima žarometoma. Značilna pa sta tudi zajetna jeklena odbijača, oprta na čisto zaresno šasijo pod avtomobilskim trebuhom. Testni primerek je bil daljša možnost: z dvema paroma bočnih vrat, s trimetrsko medosno razdaljo in s pomožno klopjo za šestega in sedmega potnika v avtu, ki sta dobila hkrati pomični stranski

Vozili smo: NISSAN PATROL TD

TERENEC

okni. Seveda je zadnje klop moč povsem zganiti in tako narediti prostor za veliko popotne prtljage. Ko gre za potnika, je dostopu v zadek namenjen zgibljiv sedež ob desnih bočnih vratih. Ko pa gre za prtljago, se je treba lotiti dvojnih zadnjih vrat. Njihovo zgornjo polovico sestavljata okno, v celem dvižno in ubogljivo na zasuk ključa. Spodnja polovica se sproži z zatitcem in omahne v temeljito obešeno nakladalno polico. Ta je pripravna, če je tovor težak, v napoto pa je, če hočete seči daleč v vozilo. Na spodnji polovici je vpet tudi brisalnik (zgornje) šipe, narejen tako, da po uporabi vedno in samodejno preskoči v svoj izhodišni položaj.

Ne glede na to, kateri patrolov sedež ste izbrali, boste morali najprej premagati visok prag vozila, nato pa vzravnano in pokonci sedeti. Tudi voznik sedi približno tako kot v kombiju (z izjemo dovolj pokončnega volanskega obroča) ali v poltovornjaku: na prekratko pomičnem in nasploh kratkem sedežu, ki daje telesu – med terenskimi napori – preslabo bočno oporo, pa s pedali tik pred sedežem (da je noga dostikrat utrudljivo upognjena), ki je – zaradi širo-

kega sredinskega grebena – pomaknjeni tolikanj v levo, da je treba sedeti rahlo postrani, brez upanja na čvrsto oporo levi nogi, kadar ta ni na pedalu sklopke. Volanski obroč s tremi prečkami vliva nekaj športnega duha, ročici za desnico, namenjeni menjalniku in izbiri prenosa moči (na zadnji kolesi, na vsa štiri kolesa ali na vsa štiri kolesa z reduktorjem) sta spretno odmerjeni in ustrezljivo pri roki, pa tudi ročaj pred desnim sedežem utegne sopotniku velikokrat koristiti.

Vozniku strežejo merilniki motornih vrtljajev, hitrosti vozila, temperature motorja, goriva, oljnega tlaka in akumulatorske voltaje, njegovi vidljivosti v prid pa velika okna, zelo dobri brisalniki, učinkoviti žarometi, in dve dovolj veliki in od znotraj (ročno) nastavljivi zunanji ogledali. Zračenje in gretje je nastavljivo tudi za zadnji del potniškega prostora, prepričo odmerjena (ne upošteva velik predal med sedežema, ki je obrobjen z nosilno konzolo za radijski sprejemnik) pa so odlagališča za drobnjarije. Avtomatska varnostna pasova in zglavnika sodita le k prednjima sedežema, obe zadnji

klopi sta preprostejši in za dolgotrajno sedenje manj vabljivi.

Patrol TD je namreč po duši grob avtomobil, zato je razmerna elegantna in skrbno obdelana notranjost, vsaj njen prednji del, prijetna optična prevara. Vsebinsa vozila, skrita pod pločevino, je dosti bolj robata in namenjena trdemu delu.

Obe premi sta togi in z listnatimi vzmetmi ob zimsko obutih šestnajstcolskih kolesih. Prednja prema je najvplivnejši del tega avta: resda je na terenu nepopustljiva, na običajnem, a kratko valovitem vozišču (ali na luknjastem asfaltu) pa se začne skorajda nevarno tresti. Treslajev se s naleze najprej volanski mehanizem, navkljub servo-vojačevaniku, potem pa ves prednji del avta – s precejšnjo nevarnostjo za njegovo še obvladljivo stabilnost.

Patrolova terenska robustnost je odločno prepričljivejša, pa najsi gre za vzpone in nagibe (obkraj do 45 stopinj), za vodne prepreke (do 0,6 metra globine) ali za premagovanje grobe ali blatne podlage. Pravšnja izbira prenosa moči in samodejna diferencialna zapora med zadnjima kolesoma zaupanje v to vozilo (skoraj) vedno upraviči-



Spredaj: (pol)tovornjaško ozračje, a veliko opreme





Tehnični podatki

Motor: šestvaljni – štiritaktni – vrstni – dizel – nameščen spredaj vzdolžno – vrtna in gib 85,0x83,0 mm – gibna prostornina 2826 kubikov – kompresija 21, 2:1 – največja moč 85 kW (115 KM) pri 4400/min – največji navor 235 Nm pri 2400/min – ročni gred v 7 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz sive litine – vrtnične predkomore – visokotlačna črpalka – turbinski polnilnik na izpušne pline – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 80 Ah – alternator 980 W

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji ali vsa štiri kolesa – enokulturna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik (ročica na tleh) – prestavna razmerja: I. 4,061; II. 2,357; III. 1,490; IV. 1,000; V. 0,862; vzvratna 4,125; diferencial 4,625 – terenski prenos moči (reduktor), prestava 2,020 (ročica na tleh) – zavora zadnjega dife-

renciala – platišča 6J x 16 – gume 205 R 16 M + S (michelin X)

Voz in obese: terenski kombi – 5 vrat, 5 + 2 sedeža – karoserija na šasiji – spredaj in zadaj toga premo, listnate vzmeti, teleskopski blažilniki, spredaj stabilizator – dvokrožne zavore, spredaj kolutne (posebej hlajene), zadaj bobnaste, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan s kroglicami, servo, 4,0 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,770 m – širina 1,734 m – višina 1,825 m medosna razdalja 3,000 m – kolotek spredaj in zadaj 1,415 m – rajdni krog 11,5 m – najmanjša razdalja od tal 0,215 m – teža praznega vozila 1995 kg – dovoljena skupna teža 2625 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 3500 kg, brez zavore 750 kg – posoda za gorivo 82 litrov

Zmogljivosti (naše meritve): največja hitrost 147 km na uro – pospešek 1–100 km na uro: 15,4 s – poraba goriva (povprečno na testu): 18,1 litra plinskega olja na 100 km

ta. Enako zanesljive so zavore (spredaj kolutne in posebej hlajene) in enako zanesljiva je celotna čvrstost vozila – torej njegovih karoserije in šasija kot spojene celote. Najobčutljivejša dela, gledano pod avto, sta seveda oba diferencijala, voznik pa mora – na zelo zahtevnih brezpotjih – sprti upoštevati tudi veliko medosno razdaljo ter za več kot meter čez zadnji kolesi štrleči zadek.

Vseeno: patrol TD ostaja zanesljiv in zmogljiv avtomobil. Tudi na račun vrstnega turbo-dizelskega šestvaljnika, ki je po novem manjši (2,8 litra) in zmogljivejši (115KM) od prejšnjega (3,3 litra, 110 KM). Motor je moteč le zaradi stalno žvižgajočega turbinskega polnilnika, ki pride do polne sape pri približno 2000 vrtljajih, ko se začne ta nissan odzivati z zares dobrimi pospeški. Motor se brez oklevanja zavrti do številke 4500 (pri kateri smo v 5. prestavi izmerili največjo hitrost 147 km na uro, za 2 km na uro višjo od tovarniško obljubljenе), med meritvami pospeškov (zadnji pogon, uglajena cesta) pa smo pretikali pri še dovoljeni številki 5000 in izmerili pospešek

0–100 km na uro v 15,4 sekunde.

Naša preizkušnja še zdaleč ni bila nežna. Vozili smo večidel z vsemi gnanimi kolesi (in, seveda, ob pravočasno ter ročno vključenih zavorah prednjih kolesnih pesti), velikokrat s terenskim prenosom moči, o trpinčenju avta pa pričra tudi prav nič nežna povprečna poraba plinskega olja: 18,1 litra na 100 prevoženih kilometrov.

Takšen je torej nissan patrol TD: veliko zahteva, a tudi veliko daje. Skop je pri udobju na vsakdanji cesti, a zelo prepričljiv, ko ceste ni več. Je pač terenec, od vrha do tal.

*Tekst: Martin Česenj
Foto: Srdjan Živulović*