



*Vozili smo  
v Valeu:*

## **NISSAN TERRANO II**

Nissan je v sodelovanju z evropskim Fordom in italijanskim oblikovalskim studiom I.D.E.A. zasnoval nov terenec, katerega je prvič predstavil na letošnjem salonu v Ženevi. Terranno II je tudi prvi Nissanov projekt, ki je v celoti nastal v Evropi in za Evropo, saj prav tu v zadnjih letih najbolj narašča ravno prodaja tovrstnih vozil.

Zadnje raziskave gibanja prodajnih trendov v evropskih državah so pokazale, da povpraševanje po salonskih terenskih vozilih nenehno narašča in Nissan celo ocenjuje, da bodo samo v Evropi prihodnje leto izdelovalci avtomobilov prodali okoli 221.500 terencev, od tega pa bo Nissan prevzel 21,9 odstotka tržnega deleža v tem segmentu.

Tako je nekako pred štirimi leti padla odločitev, da (predvsem) evropskim kupcem ponudijo sodoben terenski avtomobil, ki bo kompromis med udobnostjo, uporabnostjo, potovalno namembnostjo (prevoz potnikov) in klasično terensko naravnostjo. Zasnovali so terrano II, ki ustreza trem osnovnim pogojem v tem seg-

# **EVROPSKA ZADEVKA**

mentu - je svojsko in značajsko oblikovan, udoben na cesti, a zmožen premagovati tudi težavna brezpotja, obenem pa ponuja dobre zmogljivosti. K sodelovanju pri tem povsem evropskem projektu so pritegnili italijanske oblikovalce, ki so terencu nadeli osnovno podobo, katero so potem Nissanovi možje v britanskem European Technology Centre v Cranfieldu, samo še dodelali. Rezultat je na voljo v dveh karoserijskih različicah in z dvema medosnima razdaljama. Terrano II je navidez nekoliko ozek in precej visok, s precej oglatim nosom in z "grbo" na motornem pokrovu, bočna linija pa se pod tremi okni proti zadku dviguje, kar mu daje svojsko obliko. Zadek tvorijo velika vrata (z rezervnim kolesom), ki segajo vse do oddijača, po vzoru večine terencev pa ima tudi ta v zadku dvojne, ločeno nameščene luči. Oblikovno torej dokaj nenavaden, a temeljito in dovolj skladno oblikovan, bi lahko rekli. Pri snovanju terrana II je sodeloval tudi evropski Ford, predvsem z nekaterimi sestavnimi deli, saj je večino finančnega pokritja projekta prevzel Nissan. Ford ima v navezi tudi in predvsem tržno vlogo, saj bo enak



avtomobil prodajal pod svojim logom z imenom maverick, tako da bosta obe tovarni skupaj pokrili večji del trga. Terrano II v osnovi ne ponuja veliko novega. Vzmetenje tvorijo

spredaj posamični obesi, teleskopska blažilnika, vzvojne vzmeti, dvojna prečna vodila in vzvojni stabilizator, zadaj pa toga prema s teleskopskimi blažilniki, vijajnimi vzmetmi

ter prečnimi in vzdolžnimi vodili. Vzmetenje ponuja dovolj udobja na navadnih cestah, da je vožnja prijetna, svojo kakovost pa pokaže tudi na brezpotjih, kjer ob pazljivejši vožnji povsem učinkovito sproti "požira" vse neravnine. Prav slednje me je presenetilo, saj sem pričakoval, da se bo podvozje bolj togo odzivalo na zahtevnem terenu testne steze Valeo, v resnici pa je "odpovedalo" šele pri hitrejši vožnji ob zaporednih grbinah, ko me je tudi dodobra pretreslo, večkrat pa sta bili moji edini povezavi z avtomobilom le še varnostni pas in volanski obroč. Za navadni pogon služita temu terencu le zadnji kolesi, katerima je moč z ročico v kabini priključiti tudi prednji kolesi, za zahtevnejša brezpotja pa služita reduktor in omejena zapora diferenciala med zadnjima kolesoma. Motorna moč se na pogonska kolesa prenaša prekočnega petstopenjskega menjalnika, prestavna ročica je lepo pri roki, vendar me je motilo njeno zatikanje ob hitrejšem pretikanju, predvsem iz druge prestave v tretjo. Drugače pa je pretikanje mehko in povsem zadovoljujoče.

Terrano II opremljajo z dvema motorjema. Prodajno





zanimivejši je verjetno 2,7-litrski dizelski štirivaljnik s turbinskim polnilnikom (z oljnim hlajenjem), ki zmore največji navor 221 Nm pri 2200 vrtljajih in največjo moč 100 KM pri 4000 vrtljajih v minuti. Motor je v nižjem delovnem območju precej glasen, nato pa vse bolj tih, rad in tekoče vžiga ter ponuja dovolj zmogljivosti tudi na avtocestah. Bolj mu seveda ležijo brezpotja, kjer pride do izraza njegov navor, saj mi pri preskušanju ni ugasnil niti na klancu, ko sem v drugi prestavi povsem odvel plin in je motor deloval pri pičlih 500 vrtljajih v minuti. Motorju so pritaknili tudi sistem vračanja neizgorenega goriva (Fuel Return Control System), ki ogret skozi črpalko ponovno pride v valje, to pa je pomembno zlasti v hladnih zimskih dneh. Ta motor izdelujejo v Madridu v tovarni Nissan Motor Iberica. Drugi motor je bencinski 2,4-litrski štirivaljnik, ki zmore največji navor 197 Nm pri 4000 vrtljajih in največjo moč 124 KM pri 5200 vrtlja jih v minuti. Opremljen je s po tremi ventili na valj in s sistemom za večtočkovo elektronsko vbrizgavanje goriva. Motor se zavrti vse do 6200 vrtljajev v minuti, ko mu elektronika izklopi vžig zaradi

daljšega "življenja", zadovolji tudi zahtevnejšega voznika zlasti na hitrejši cesti, saj se je s tem motorjem v terranu II moč voziti dokaj hitro, obenem pa je kultiviran in precej tih med delovanjem. Dele zanj izdelujejo v Mehiki, jih pošljejo na Japonsko, kjer motor sestavijo, v Španiji pa ga nato vstavijo v terrano II.

Glede opremljenosti so na voljo različice LX, SLX in SGX,

ki ponujajo različne stopnje zaloge, v vseh treh pa kupec že dobi zaporo diferenciala, servovojčačevalnik volana in po višini nastavljive varnostne pasove, v slednji pa celo po višini nastavljiv voznikov sedež, osrednjo ključavnico, električno za odpiranje stekel in meglenke, stopnico na pragovih ter aluminijasta kolesna platišča.

Prednjima kolesoma so nameniili kolutne zavore, zadnji-

ma pa bobnaste. Zavore povsem zadovoljijo zahteve voznika, podobno pa velja za vozne lastnosti na navadni cesti tudi glede lege in vodenja tega terena. Mehko vodenje s po višini nastavljivim volanskim obročem navduši, saj je terrano II zavoljo tega okreten in lahko vodljiv. Za hitrejšo vožnjo je vsekakor primernejša različica s tremi vrati, ki je krajša in v vseh okoliščinah laže obvladljiva. Tisti, ki ljubijo prostornost, več sedežev in dodatna vrata na bokih za vstopanje potnikov na zadnji klopi, pa bodo seveda raje izbrali petvratno različico.

Terrano II (alias ford maverick) je naposled nared za osvajanje kupcev po svetu in predvsem v Evropi. V Španiji ga izdelujejo že od letošnjega februarja, konec maja pa so pričeli tudi s prodajo na tamkajšnjem trgu. V letu dni nameravajo izdelati okoli 28.000 terranov II in 22.000 maverickov, katerim bodo v letu 1994 dodali še 10.000 vozil za japonski trg. Učinkovito spremljanje trendov, bi lahko rekli ob zadnji Nissanovi potezi, korist pa bodo imeli tako kupci, kot prodajalci.

Tekst: BORIS SAMBOLEC

### Tehnični podatki Terrano II:

	3 vrata/5 vrat	3 vrata/5 vrat
<b>Oznaka motorja:</b>	TD27T	KA24E
<b>Vrsta motorja:</b>	dizelski	bencinski
<b>Gibna prostornina:</b>	2663 kubikov	2389 kubikov
<b>Kompresijsko razmerje:</b>	1: 21,9	1: 8,6
<b>Število valjev:</b>	4	4
<b>Število ventilov na valj:</b>	2	3
<b>turbinski polnilnik</b>	/	/
<b>Največja moč:</b>	73,5 kW (100 KM) pri 4000/min	91 kW (124 KM) pri 5200/min
<b>Največji navor:</b>	221 Nm pri 2200/min	197 Nm pri 4000/min
<b>Pospesek 0-100 km/h:</b>	19,0/19,9 s	13,2/14,0 s
<b>Največja hitrost:</b>	145 km/h	160 km/h
<b>Dolžina vozila:</b>	4105 mm	4585 mm
<b>Širina vozila:</b>	1735 mm	1735 mm
<b>Višina vozila:</b>	1805 mm	1810 mm
<b>Teža vozila (kg):</b>	1730/1850	1620/1750
<b>Posoda za gorivo:</b>	72 litrov	80 litrov