



Za postavljeno tretjo (zasilno) sedežno klopco prtljažnika s 115 litri skoraj ni. Na srečo lahko klopco z nekaj več napora povsem odstranite, če pa še prekucnete srednjo sedežno klop, dobite mnogo uporabnejših 1900 litrov prostornine.

Še največja sprememba v kabini osveženega Terrana sta serijsko vgrajeni stranski varnostni blazini in aktivni vzglavniki (oboje na prednjih sedežih).

vztrajanjem v njej dlje, kot bi bilo potrebno, pa seveda naraste tudi poraba nafte. Ta je na testu znašala ravno še sprejemljivih 12,5 litra na 100 kilometrov, a smo prepričani, da bi z odpravo »prisilne« vožnje v nižji prestavi padla vsaj za kakšen stokilometrski liter. Navsezadnje smo pri zelo previdni vožnji zunaj mest (ne po avtocestah!) zabeležili skromno

prenos treslajev do zadnjih potnikov omili. Nagibanje je glede na višino avtomobila ravno zaradi čvrstega podvožja nemoteče majhno. S prenovo Terrana so pri Nissanu poskrbeli predvsem za varnost, saj se zavorna sila med prednjim in zadnjim kolesnim parom sedaj uravnava elektronsko, kot prvi v svojem razredu pa ponuja tudi prednje bočne varnostne blazine (vgrajene v naslonjala prednjih sedežev) in aktivne vzglavnike. Zasledimo tudi nekaj oblikovnih sprememb na sredinskem delu armaturne plošče, merilnikih in oblogah vrat, a te so glede na vse druge že omenjene dodelave in osvežitve stranskega pomena. Podobno manj pomembni so tudi rahli popravki nekaterih zunanjih potez (prednja maska). V notranjosti omenimo le še sprejemljivo udobne sedeže, ki bodo prednjih pet (5) potnikov prepeljali na cilj brez pretiranega pritoževanja, medtem ko bosta zadnja dva potnika, ki sedita bolj na zasilni klopki kot na sedežni klopi, občutila vsak kilometer posebej. Višina sedalnega dela klopc v tretji vrsti je namreč zelo majhna in tudi prostora na stopala je ravno dovolj za otroške čevlje. Povrh vsega so Nissanovci povsem pozabili na varnostne vzglavnike, a so se spomnili vsaj na tritočkovna, samodejna varnostna pasova, ki ju premoreta obe polovici sedeža.

Pri zunanjih temperaturah okoli 20 °C je treba na hladni zagon motorja počakati dolge štiri sekunde predgretja.

počakati, da ugasne kontrolna lučka za predogrevanje, kar tudi pri zunanjih temperaturah okoli 20 stopinj Celzija traja dolge 4 sekunde. Ravno tako morate pri vsakem nadaljnjem zagonu (že na delovno temperaturo ogretega motorja) vsaj za trenutek počakati, da ugasne omenjena lučka, sicer motor potrebuje nemerno več časa za zagon. Vožnja s Terranom je zaradi čvrstega vzmetenja neudobna in na trenutke (večje prečne grbine in neravnine) celo tresoča. Ko v avtomobil poleg voznika naložite še šest (!) potnikov s prtljago, se (ne)udobje izboljša in

nejšim terenom, toda za brezbržno potepanje po terenu priporočamo uporabo gum za terensko vožnjo. Napačna izbira gum, ki se morajo zelo dobro izkažati na utrjenih cestah (glej tehnične podatke), pa lahko na blatnem terenu hitro povsem izniči zmožljivosti štirikolesnega pogona. Moteče je tudi bobnenje motorja pod 1300 vrt/min, ki jih pri pospeševanju s prvo in drugo prestavo dovolj hitro preidete, preostale tri prestave pa potrebujejo veliko več časa in vaših živcev, tako da je pretikanje navzdol (skoraj) obvezno. Z vožnjo v nižji prestavi in

vrt/min na cesti pravzaprav ni tako zelo moteče, zato pa se slika spremeni na terenu, kjer so ravno odzivnost motorja, navor in moč že od prostega teka naprej zelo pomembne postavke. Seveda pa Nissan ni spregledal nevšečnosti in je za terensko vožnjo priskrbel reduktor, ki učinkovito odpravi slabost. Po zaslugi odličnega (priklopljivega) štirikolesnega pogona se Terrano enako dobro počuti na cesti in na terenu. Zmožljivosti priklopljivega štirikolesnega pogona, ki mu za še učinkovitejšo kosanje s terenom lahko dodatno okrepite pogonski navor z reduktorjem, so namreč kos tudi zahtev

Površino skrivnostne Zemlje pokriva več kot 70 odstotkov vode, kar hkrati pomeni, da ostane kopnemu manj kot 30 odstotkov površine. Za odkrivanje tega dela Zemljine površine je Nissan že davnega leta 1986 predstavil model Terrano (Terra po latinsko pomeni Zemlja). Ta je nedavno tega doživel rahlo prenovo in osvežitev konjenice z modernim turbodizlom.



Trilitrski turbodizel s sistemom neposrednega vbrizga plinskega olja v zgorevalne komore je že znan in preizkušen izdelek. Nissan ga je namreč v Terrana prenesel in iz še klenjšega in prestižnejšega terenca - Patrola GR. In tako kot v Patrolo tudi tu svoje poslanstvo dobro opravlja. Ko se nad 1500 vrt/min turbina s prilagodljivo geometrijo vodilnega lopatja prebudi, prične stroj vleči zvezno in zelo prepričljivo vse do 4300 vrtljajev na minuto, kjer, kot je za dizle povsem normalno, nato njegova sapa povsem uplahne. Obotavljanje do 1500

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 96,0 × 102,0 mm - gibna prostornina 2953 cm³ - kompresija 17,9 : 1 - največja moč 113 kW (154 KM) pri 3600/min - največji navor 304 Nm pri 1600/min - ročična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - elektronsko vodena razdelilna črpalka za vbrizg - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka (intercooler) - tekočinsko hlajenje 10,0 l - motorno olje 5,0 l - oksidacijski katalizator

Prenos moči: priključljiv štirikolesni pogon - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,580; II. 2,077; III. 1,360; IV. 1,000; V. 0,811; vzvratna 3,636 - reduktor, prestavi 1,000 in 2,020 - diferencial 3,900 - gume 235/70 R 16 T

Voz in obese: 5 vrat, 7 sedežev - karoserija na šasiji - spredaj po samične obese, dvojna trikotna prečna vodila, vzvojne vzmetne palice, teleskopski blažilniki, stabilizator - zadaj toga prema, vzdolžna vodila, vijake vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj bobnaste, servo, ABS, EBD - volan s kroglicami, servo

Mere, zunanje: dolžina 4722 mm - širina 1755 mm - višina 1810 mm - medosna razdalja 2650 mm - kolotek spredaj 1455 mm - zadaj 1430 mm - rajdni krog 11,4 m - **notranje:** dolžina 2340 mm - širina 1440/1430/1300 mm - višina 970/970/900 mm - vzdolžnica 940-1090/920-740/630 mm - prtljažnik (normno) 115-1900 l - posoda za gorivo 80 l

Mase: prazno vozilo 1870 kg - dovoljena skupna masa 2580 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 3000 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

Zmožljivosti (tovarna): največja hitrost 170 km/h - pospešek 0-100 km/h 13,5 s - poraba goriva (ECE) 11,8/7,6/9,1 l/100 km (plinsko olje)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost	merilnika	
0-60 km/h:	5,2 s	hitrosti:	
0-80 km/h:	8,6 s	kazalec na: resnično:	
0-100 km/h:	12,4 s	50	45,4 km/h
0-120 km/h:	18,6 s	70	64,1 km/h
0-140 km/h:	26,8 s	90	81,6 km/h
1000 m z mesta:	34,3 s	100	91,7 km/h
(149 km/h)		130	119,7 km/h

Največja hitrost:
175 km/h (V. prestava)

Prožnost:
50-90 km/h (IV.): 9,9 s
80-120 km/h (V.): 15,8 s

Zavorna pot:
od 130 km/h: 79,2 m
od 100 km/h: 47,6 m

Poraba goriva:
Testno povprečje 12,5 l/100 km
Najmanjše povprečje 8,9 l/100 km

Trušč v notranjosti (dB):	Okoliščine meritev
Prestava: III. IV. V.	T = 20 °C
50 km/h 61 59 60	p = 1020 mbar
90 km/h 67 66 64	rel. vl. = 83 %
130 km/h 69 68	Stanje kilometrskega števca: 6053 km
Prosti tek 50	Gume: Pirelli Scorpion

Napake med testom:
- avtomobil je zapeljeval v desno
- sneta cev s turbine

KONČNA OCENA

Nissan Terrano je s trilitrskim motorjem vsekakor veliko pridobil. Toda roko na srce, agregat ima še nekaj razvojnega potenciala na zalogi, zaradi česar bi morali Nissanovi inženirji zavihati rokave in še malo dodelati malenkosti, kot sta kultiviranost v nizkih vrtljajih in glasnost motorja. Zasnova štirikolesnega pogona je še vedno v samem vrhu in tudi cena je znotraj konkurence najugodnejša.

➡ prožnost motorja	➡ splošno udobje
➡ 4 × varnostne blazine spredaj	➡ bobnenje motorja pod 1300 vrt/min
➡ registriran za 7 potnikov	➡ obvezno predgretje motorja
➡ terenske zmožljivosti	➡ zasilna zadnja klop
➡ zasnova štirikolesnega pogona	➡ osnovni prtljažnik
	➡ v blatu slabe gume

CENE (Nissan Adria)	SIT
OSNOVNI MODEL:	6.790.000
TESTNO VOZILO:	6.870.000