

Wiosenna nowość: Nissan Murano

Murano to przedstawiciel nowej kategorii o nazwie „crossover”, która łączy zalety pojazdu terenowego z luksusem oferowanym przez wysokiej klasy samochód osobowy. Oficjalna premiera rynkowa Nissana Murano w Polsce odbędzie się pod koniec marca.

JANUSZ GROBICKI

Samochód ten został w 2004 r. zaprezentowany na salonie w Genewie. Pokazany wówczas egzemplarz pochodził z rynku amerykańskiego. Zanim auto trafiło do sprzedaży w Europie, przeszło ponad 300 modyfikacji. Nowy „crossover” ma wiele cech wspólnych dla rodziny Nissana. Są to na przykład trapezowe przednie i tylne lampy – bardzo podobne do zastosowanych w 350Z. Natomiast zaokrąglone krawędzie i wysoko poprowadzoną linią okien zapożyczono od Micry. Kształty bocznych oraz tylnych okien – o charakterystycznie zakręcającej linii – były tematem ostatnich projektów studyjnych Nissana, które uwzględniono w najnowszych modelach Qashqai i Tone.

Respekt indywidualisty

Murano wyróżnia się jednak indywidualną stylistyką. Ostre linie, które dominują w kształtach przednich i tylnych lamp oraz bocznych okien, kontrastują z miękkością przodu, tyłu i boków. Patrząc z góry na bryłę nadwozia, przypomina ona piłkę do rugby: węższe krańce nadwozia i szersza część środkowa umożliwiły zaprojektowanie obszernej kabiny. Duża liczba schowków w kabinie Murano jest w równym stopniu imponująca, co pomysłowa. Oprócz zamykanego schowka konsoli środkowej, który jest wystarczająco głęboki, aby pomieścić laptopa, we wnętrzu Murano znajdziemy liczne schowki na monety, telefony komórkowe, okulary przeciwsłoneczne oraz uchwyty na kubki i butelki. Skrytka umieszczona pod podłogą przestrzeni bagażowej umożliwia schowanie wartościowych przedmiotów.

Wyrazista architektura osłony chłodnicy i mocno pochylona przednia szyba to elementy charakterystyczne dla frontowej części Murano, podczas gdy z tyłu nadwozia dominują łuki. Pokrywa przedziału bagażowego jest tak zaokrąglona, że trudne byłoby jej wykonanie z blachy stalowej. Uformowano ją z polipropylenu i usztywniono stalowymi wzmocnieniami. Murano posiada budzący respekt wygląd pokaznego pojazdu terenowego. Wrażenie to dodatkowo potęgują duże, 18-calowe koła. Chociaż długość i szerokość auta jest podobna do pojazdów kon-



kurencji, jednak jest one od nich o wiele niższe. Daje to określone korzyści aerodynamiczne oraz ułatwia wsiadanie i wysiadanie z samochodu – siedziska foteli są zdecydowanie niżej niż w innych samochodach tej klasy. Mimo to Murano jest wyższy od konwencjonalnego samochodu osobowego i wysokość fotela kierowcy jest bliższa typowemu pojazdowi terenowemu. Obszerna kabina z pokaz-

nym bagażnikiem to zasługa dużego rozstawu osi i długości całkowitej, wynoszących odpowiednio 2825 mm i 4770 mm. Jeżeli dodamy do tego 1880 mm szerokości, widać wyraźnie, że nie można narzekać na ilość miejsca wewnątrz auta, pomimo iż wysokość 1705 mm to około 100 mm mniej niż średnia pojazdów konkurencji.

Płynne przyspieszanie

Samochód napędzany jest silnikiem 3.5 litra V6 (234 KM). To taka sama jednostka, jak ta, którą zastosowano w sportowym modelu Nissana 350Z. Umożliwia ona jazdę z maksymalną prędkością 200 km/h. Silnik uzyskuje maksymalną moc 172 kW (234 KM) przy 6000 obr./min. i moment 318 Nm przy 3600 obr./min. Średnie zużycie paliwa w cyklu mieszanym – 12.3 l/100km. Zbiornik paliwa o pojemności 82 litry, wystarcza na pokonanie dystansu około 600 km pomiędzy tankowaniami.

Jednym z ważniejszych rozwiązań, zastosowanych w układzie przeniesienia napędu, wpływającym na łatwość prowadzenia Murano, jest jego elektronicznie kontrolowana bezstopniowa skrzynia biegów X-tronic. W odróżnieniu od manualnej skrzyni biegów i konwencjonalnej przekładni automatycznej ze stałymi przełożeniami, komputerowo sterowana przekładnia X-tronic oferuje praktycznie nieskończoną liczbę przełożeń. Rozwią-

zanie to gwarantuje płynne przyspieszanie i niskie zużycie paliwa, dzięki pracy silnika w optymalnym zakresie prędkości obrotowych i wyeliminowaniu gwałtownych zmian jego prędkości obrotowej przy zmianie biegu.

W uproszczeniu, budowa skrzyni X-tronic oparta jest na pasie i dwóch kołach pasowych o zmiennej średnicy czynnej. Poprzez zmianę średnicy czynnej kół pa-

sowych uzyskuje się wymagane w danej chwili przełożenie. Praca ta odbywa się w sposób płynny, bez skokowej zmiany przełożenia, dzięki czemu nie ma gwałtownych zmian prędkości obrotowych silnika, a silnik w zależności od obciążenia pracuje w optymalnym przedziale prędkości obrotowej.

Jest to także bardziej komfortowe rozwiązanie: jazda pod strome wzniesienie, w wypadku przekładni o stałych przełożeniach, wiąże się z ciągłą redukcją biegów, ze względu na spadek prędkości obrotowej silnika i związany z tym spadek momentu oraz mocy. W przypadku X-tronic prędkość obrotowa silnika nie zmienia się – zmianie ulega jedynie przełożenie. X-tronic zapewnia także mniejsze straty energii w porównaniu do konwencjonalnej automatycznej skrzyni biegów, dzięki czemu poprawia się ogólna sprawność i dynamika auta.

Przekładnia X-tronic została wyposażona w dodatkową, wyszukaną funkcję – w możliwość ręcznej zmiany sześciu, komputerowo zaprogramowanych, stałych przełożeń. Zmiana biegu odbywa się w sposób sekwencyjny, przy pomocy centralnie zamontowanego drążka – jego pochylenie do przodu lub tyłu zmienia bieg.

Luksus dla zdecydowanych

Tajemnicą dobrych własności jezdnych i terenowych Murano jest opracowany przez Nissana, elektronicznie sterowany układ napędu czterech kół, o nazwie ALL-MODE 4x4. Układ ten, po raz pierwszy zastosowany w modelu X-TRAIL, zwiększa bezpieczeństwo jazdy w każdych warunkach, zarówno na drogach utwardzonych, jak i w terenie, dzięki stałej ingerencji elektroniki. W normalnych warunkach dobrej przyczepności, napęd przekazywany jest na koła przednie, co zmniejsza straty energii i ogranicza zużycie paliwa. Jeżeli czujniki wykryją poślizg jednego z kół napędzanych, aktywowane jest specjalne sprzęgło dołączające napęd osi tylnej, a podział momentu obrotowego przypadającego na przednią i tylną oś jest kontrolowany elektronicznie. Jednak podział momentu między przednią i tylną oś może osiągnąć najwyższą proporcję 50/50 – system ma specjalny ogranicznik momentu kierowanego na tylne koła.

Na rynku europejskim w sprzedaży znajdować się będzie tylko jedna, lecz bardzo bogato wyposażona wersja Murano. Nawigacja satelitarna, 18-calowe obręcze kół ze stopu aluminium, kamera cofania z kolorowym monitorem, system audio firmy Bose, tempomat, sześć poduszek powietrznych, okno dachowe, bi-ksenonowe reflektory, skórzana tapi-

cerka – to tylko część listy wyposażenia standardowego.

Nissan Poland przedstawił już wyjątkową ofertę dla zdecydowanych klientów. Pierwsi zainteresowani będą mogli zostać właścicielami tego oryginalnego

crossover'a za 220.000 zł brutto. Cena auta, która będzie obowiązywała po oficjalnym wprowadzeniu modelu na rynek, wynosić będzie 235.000 zł brutto. Liczba samochodów dostępna w specjalnej cenie jest ograniczona. ■



Obfity śnieg w całej Polsce spowodował, że komfort i bezpieczeństwo jazdy na zimowych oponach można było docenić w tym roku nie tylko w górach. Co jednak jest dobre zimą nie jest dobre latem. Pora pomyśleć o letnich oponach.

Na polski rynek wchodzi Goodyear HydraGrip – letnia opona, która ma znakomite osiągi w hamowaniu na mokrej nawierzchni i doskonałe parametry na suchej drodze.

HydraGrip to opona zapewniająca kierowcom większe bezpieczeństwo podczas kapryśnej pogody. Prace nad nową oponą zajęli Goodyearowi trzy lata. Zastosowana technologia łączy nowatorskie rozwiązania tzn. technologię 3D-BIS, kaskadowe nacięcia barkowych klocków bieżnika oraz rzeźbę V-TRED ze specjalną mieszanką gumową bieżnika. HydraGrip pasuje do większości samochodów wysokiej klasy i aut rodzinnych.

* * *

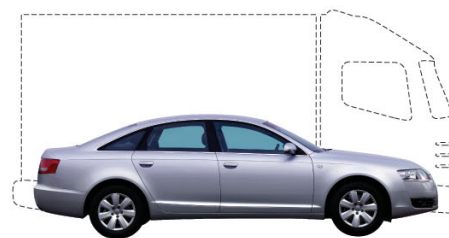
Goodyear wprowadził ponadto nową oponę letnią o nazwie Excellence przeznaczoną do samochodów wyższej klasy. Excellence zapewnia kierowcom aut rodzinnych i sportowych bezpieczną i cichą jazdę. Cechą jej jest krótsza droga hamowania na śliskich nawierzchniach oraz zwiększona przyczepność na zakrętach i podczas dużych prędkości. Szerokie i głębokie rowki wzmacniają absorpcję dużych ilości wody z nawierzchni jezdni i skutecznie odprowadzają ją spod kół.

W mieszance gumowej zastosowano składnik zawierający krzemionkę i nowe polimery, które zwiększają przyczepność we wszystkich warunkach jazdy.

Opona Excellence ma także cechy redukujące szum. W strefie zetknięcia z felgą zastosowano specjalny pasek gumowy zapewniający jednolite usytuowanie stopki, co eliminuje drgania opony podczas jazdy i zmniejsza szum. Technologia Dual-Block Shifting polegająca na tym, że 58 bloków bieżnika bocznej części ma zróżnicowaną wielkość w jednej sekwencji, zaś wielkość bloków na wewnętrznych żebrach jest zróżnicowana w innej sekwencji i pod innym kątem. Taki układ redukuje hałas.

NOWA OPONA Excellence®

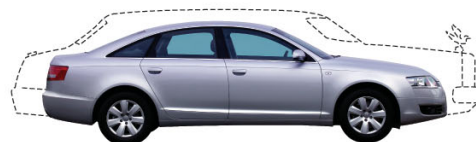
TRZY SPOSOBY BUDOWANIA ZAUFANIA



BEZPIECZEŃSTWO



OSIĄGI



KOMFORT

Partner GÖPR



3 TECHNOLOGIE 1 OPONA

- Najwyższe bezpieczeństwo na mokrych i suchych drogach
- Podwyższona przyczepność przy dużych prędkościach
- Zwiększony komfort kierowcy i redukcja hałasu



GOODYEAR

OPONY INNE NIŻ WSZYSTKIE