

NISSAN TERRANO TD



Le diesel aidant,
le Terrano peut maintenant exhiber
fièrement le sigle Turbo !

LA PLAISANCE DIESEL EN 4X4

Le Nissan Terrano est sans doute la seule tout terrain japonaise à avoir été d'abord proposée en France dans une seule version essence. Un an plus tard, voilà la version turbo-diesel qui se présente à nous. Progrès, déclin ou évolution logique ?

Le groupe japonais Nissan est demeuré longtemps dans l'ombre par rapport à Toyota, au moins en ce qui concerne le monde du 4x4 tout-terrain. Quelles que soient ses qualités, le Patrol n'a jamais réussi en effet à se forger une réputation égale à celle du Land Cruiser.

Et puis le Terrano est arrivé, concrétisant une intéressante recherche d'originalité, et aussi d'efficacité, de la part de Nissan. Comme on s'en doute, le Terrano a été conçu en pensant au marché américain et, cela étant, ce break se présente en premier lieu comme un véhicule de plaisance.

L'étude, il convient de le souligner, a été réalisée avec beaucoup de soin. Elle combine en particulier un volume intérieur important à des cotes extérieures très raisonnables, avec une absence de porte-à-faux importants qui ne peut que servir la maniabilité en terrain varié.

Le Terrano a déjà été présenté dans les colonnes de l'AJ, dans son numéro du 1^{er} novembre 88, mais il s'agissait d'une version essence qui présentait deux originalités, celle de posséder un

double allumage — deux bougies par cylindre — et de n'être contrebalancée par aucune option diesel ! Aujourd'hui, Nissan a choisi de proposer également à la clientèle potentielle française une version turbo-diesel, répondant ainsi vraisemblablement aux vœux des acheteurs traditionnellement attirés par le prix réduit du gazole... même lorsque la faiblesse de leur kilométrage annuel ne justifie pas absolument ce type d'achat !...

En essence, le Terrano est mû par un quatre cylindres en ligne bloc fonte, culasse alu, 2 389 cm³, 14 CV administratifs français, implanté longitudinalement et disposant, outre son double allumage, d'un arbre à cames en tête ainsi que d'une injection électronique monopoint. Dans ces conditions, la puissance maximale atteint 103 ch à 4 800 tr/mn, avec un couple maximal de 17,8 mkg à 2 400 tr/mn, cela avec un rapport volumétrique de 8,3.

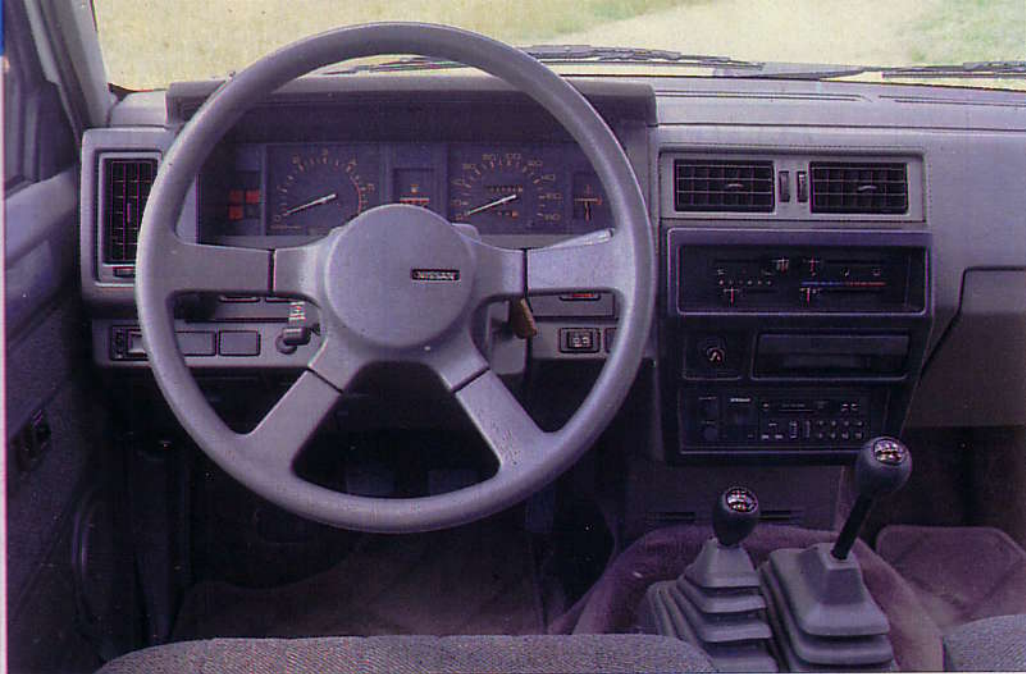
Ainsi équipée, la voiture présente une vitesse de pointe de 150 km/h, avec 19 s 5/10^e aux 400 mètres départ arrêté et 37 s aux 1 000 mètres. En ce qui concerne les reprises, le passage aux 400

mètres avec départ de la mesure à 50 km/h en 51 s a lieu après 19 s 4/10^e et celui aux 1 000 mètres après 38 s 5/10^e.

Cela étant, que se passe-t-il lorsqu'on loge sous le même capot un autre quatre cylindres en ligne, celui-là de 2 664 cm³, 11 CV administratifs, tout fonte et conçu de manière à digérer exclusivement le gazole ?

Même avec le concours d'un turbo dont la pression ne paraît pas avoir été portée à la connaissance de l'importateur, la puissance ne dépasse plus 99 ch (4 ch de moins) à 4 000 tr/mn (800 tr/mn de moins), avec un couple maximal de 22,4 mkg (4,6 mkg de plus) obtenu à un régime de 2 200 tr/mn (200 tr/mn de moins).

Hormis les changements intervenus du côté du groupe motopropulseur et aussi des réglages de suspension, tout est à peu près demeuré semblable. Nous trouvons toujours à l'avant des roues indépendantes encore relativement rares dans le monde des tout-terrain, avec deux longues barres de torsion longitudinales fort peu encombrantes et une barre antiroulis. A l'arrière, les ingénieurs



La planche de bord ainsi que l'organisation du poste de pilotage sont celles d'une véritable voiture de tourisme.



LES DÉTAILS DE VOTRE CONFORT	
Lave-phares	non
Essuie-glace 2 vitesses + bat. intermittent à cadencement variable	oui
Réglage des points d'ancrage de ceintures	non
Appui-tête avant	oui
arrière	oui
Projecteurs antibrouillard	non
2 rétros extérieurs réglables de l'intérieur	oui , élec.
Lève-glaces électriques avant à fonction automatique	oui
Verrouillage centralisé des portes du coffre	oui
Commande à distance	non
Ouverture du coffre depuis l'habitacle	oui
Direction réglable au moins sur un plan	oui
Réglage siège conducteur en hauteur en appui dorsal	non
Eclairage serrure ou clé de contact	non
Ordinateur de bord	non
Réglage radio au/ou sous le volant	non
Lave-glace par diffuseur	non
Température programmable	non
Air conditionné	option
Jalousie arrière	non
Eclairage temporisé	non
Miroir de courtoisie	passager
Rhéostat de tableau de bord	oui
Radio et lecteur de cassettes	oui
Accoudoir central avant	non
arrière	non
Allume-cigare arrière	non
Dossier arrière fractionné	oui
Clé spéciale pour boîte à gants	non
Spots de lecture AV et AR	non
Vide-poches AV central de portières	oui
Trappe protège-radio	non

La banquette arrière rabattue dégage un très important volume de chargement.



nippons sont demeurés fidèles au bon vieil essieu rigide mais ils l'ont doté d'un système de contrôle raffiné, à cinq bras et ressorts hélicoïdaux, plus, là encore, une barre antiroulis.

Le freinage est assuré à l'avant par des disques ventilés et à l'arrière par des tambours, tandis que la direction à recirculation de billes reçoit en série une assistance. En effet, la Terrano ne peut avoir droit au titre — envié — d'intégrale. Nous avons affaire à une propulsion dotée d'un pont avant enclenchable à la main, avec toutefois l'agrément d'une paire de moyeux avant débrayables automatiquement en deux roues motrices (ce qui signifie qu'ils s'embrayent également automatiquement en 4x4). L'adoption de cette technique

permet, sur le goudron sec, de ne pas entraîner inutilement toute la mécanique avant, au détriment de la longévité (un peu) et de la consommation (plus sensible).

La boîte est une cinq rapports mécanique à 5^e surmultipliée, plus bien entendu un réducteur permettant de passer en gamme courte. La maniabilité du levier de boîte est plus évidente que celle du réducteur.

La vitesse de pointe du diesel est de 148 km/h (2 km/h de moins), les 400 mètres départ arrêté sont couverts en 20 s 8/10^e (1 s 3/10^e de plus) et les 1 000 mètres en 39 s 3/10^e (2 s 3/10^e de plus). Quant aux reprises mesurées de la même manière que dans le cas de la version essence, elles four-

nissent 20 s 2/10^e au passage aux 400 mètres (8/10^e de plus) et 39 s 8/10^e aux 1 000 mètres (1 s 3/10^e de plus).

Donc, contrairement à ce que l'on pouvait attendre, le diesel entraîne une certaine baisse des performances

mais, disons-le, relativement peu perceptible pour l'utilisateur, à moins d'envisager des normes d'utilisation sévères, par exemple à pleine charge et à haute altitude. A noter toutefois qu'une augmentation de poids de l'ordre de 165 kg par rapport à l'essence peut expliquer bien des choses (mais, que diable, des diesels relativement légers, cela existe...), ainsi qu'un certain allongement de la transmission, la vitesse 1 000 tr/mn en 5^e étant passée de 33,08 km/h à 34,09 km/h ! Dans ces conditions, le rapport poids/puissance glisse de 15,9 kg/ch à 18,2 kg/ch..., soit une perte de 14,4 % !

La mesure des diverses consommations ne réserve aucune surprise particulière, dans un sens

Suite page 130

VITESSE MAXI : 148 km/h
1 000 m DÉPART ARRÊTÉ : 39,3 s
CONSOMMATION ROUTIÈRE : 13,5 litres aux 100 km
PRIX : 175 700 F

LA TECHNIQUE

MOTEUR

Type (cylindres)	4 en ligne, longitudinal
Bloc/culasse	fonte
Arbre à cames (entraînement)	latéral (chaîne)
Alimentation	pompe d'injection rotative
Suralimentation	turbo Hitachi HT 12X
Cylindrée (cm ³)	2 664
Alésage x course (mm)	96 x 92
Rapport volumétrique	21,9
Régime maxi (tr/mn)	4 600
Puissance (ch à tr/mn)	99 à 4 000
Couple maxi (mkg à tr/mn)	22,4 à 2 200
Puissance au litre (ch)	37
Couple au litre (mkg)	8,4

POIDS

Total (kg)	1 805
Répartition avant/arrière (%)	59/46
Rapport poids/puissance (kg/ch)	18,2

PNEUMATIQUES

Dimension	215 R 15
Jantes	6 J 15 tôle

CARROSSERIE-CHASSIS

Type	break - 5 places
Châssis	longerons et traverses trianglés superposés, barres de torsion longitudinales,
Suspension avant	+ barre antiroulis à « 5 bras », ressorts hélicoïdaux, barre antiroulis
Arrière	recirculation billes, assistée
Direction	4 1/4 - 17
Tours de volant - Démultiplication	10,8 (hors tout)
Diamètre de braquage (m)	disques ventilés (277)
Freins avant (diamètre en mm)	Arrière
Arrière	tambours

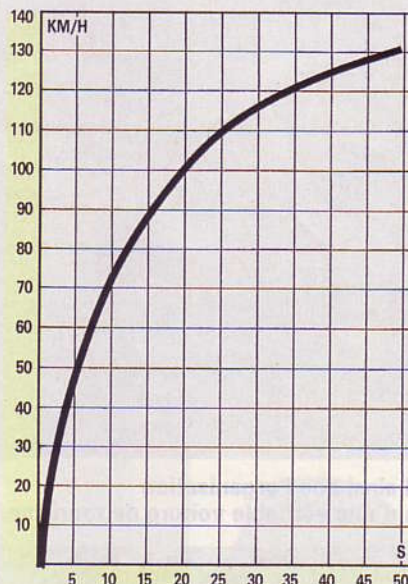
TRANSMISSION

Aux roues	AR ou AV + AR
Boîte de vitesses	5 x 2 rapports
Rapports de boîte (1 ^{re} /2 ^e /3 ^e /4 ^e /5 ^e)	3,591/2,245/1,415/1,000/0,820
Rapport de pont	4,625
Rapport de transfert	2,020
Vitesse à 1 000 tr/mn (haute)	8,0/12,7/20,2/28,6/34,9
(basse)	3,9/6,3/10,0/14,2/17,3
Maxi sur intermédiaires (haute)	37/58/93/132
(basse)	18/29/46/65
Autobloquant	arrière
Moyeux avant	débrayables automatiquement

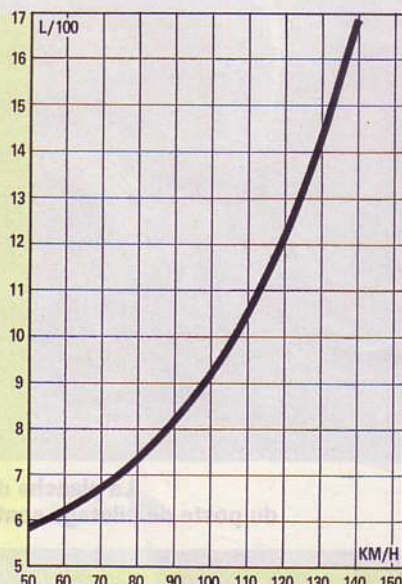
DIMENSIONS-CAPACITÉS

Empattement (mm)	2 650
Voies avant-arrière (mm)	1 445 - 1 430
Longueur (mm)	4 365 (4 580 avec porte-roue)
Largeur-hauteur (mm)	1 690 - 1 680
Porte-à-faux avant-arrière (mm)	725 - 1 205
Garde au sol (mm)	21
Réservoir d'essence (litres)	80

**ACCÉLÉRATION
VITESSE/TEMPS**



**CONSOMMATION
STABILISÉE**



km/h	secondes
50	5,2
60	7,2
70	9,3
80	12
90	15,5
100	19,6
110	24,6
120	33,5
130	48,4

LES PERFORMANCES

VITESSE MAXI	
(km/h)	148
DÉPART ARRÊTÉ	
400 m (s)	20,8
1 000 m (s)	39,3
REPRISES	
Depuis 50 km/h en 4° : 400 m (s)	18,3
1 000 m (s)	36,8
En 5° : 400 m (s)	20,2
1 000 m (s)	39,8
De 80 à 120 km/h en 5° (s-m)	22,5 - 637
en 4° (s-m)	20,3 - 584
CONSOMMATIONS	
Routière (litres aux 100 km)	13,5
En conduite « économique »	8,4
Autonomie (km)	550

km/h (en 5°)	Litres aux 100 km
50	5,9
60	6,2
70	6,7
80	7,3
90	8,2
100	9,1
110	10,5
120	12,2
130	14,3
140	16,8

ESSAIS TECHNIQUES : Pierre BORNE et Jorge CLAVELL

NISSAN TERRANO TD

LE FREINAGE

Distance (mètres)

A PARTIR DE 100 km/h

Limite du blocage à froid	50
Limite du blocage à chaud	51

SONOMÈTRE

Ral. intérieur (db)	47
Ral. extérieur (db)	70
A 60 km/h (db)	64
90 km/h (db)	68
130 km/h (db)	77

En adoptant le diesel, la puissance est demeurée pratiquement équivalente.

