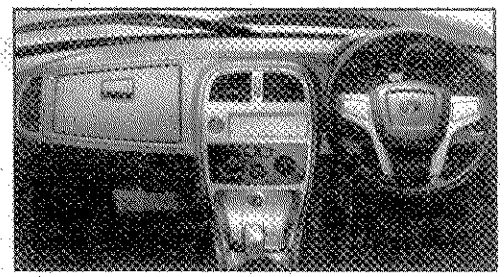
Nuwe modelle

Tata storm bakkiemark



'n Binneruim wat, anders as die werkesel Telcoline, meer na 'n sportnutsvoertuig trek. Foto's: TATA

Pieter Oosthuizen

Terwyl die res van die motorvervaardigers nog aan elke sent van Tata se Nano stik, het die Indiese maatskappy reeds met 'n hernieude aanslag in Suid-Afrika begin.

Die Xenon-dubbelkajuitbakkie is volgens Tata "die volgende stap". En in Maart word dit opgevolg met die Safari – 'n sportnutsvoertuig met 'n enjin van 2,2 liter, waarmee die Xenon ook later beskikbaar sal wees.

Die 2x4-Xenon met sy tussenverkoelde drukbuis-turbodieselenjin van 3 liter kos R100 000 minder as, byvoorbeeld, 'n soortgelyke Toyota en die 4x4 is R120 000 goedkoper as die Hilux-vlagskip.

Vir Tata is die Xenon se koms na Suid-Afrika van kardinale belang. Net meer as 36 000 voertuie is die afgelope drie jaar plaaslik verkoop, waarvan meer as 'n derde bakkies was en 21 000 van die Indica-luikrug.

Tata se hoop is op minstens 60 Xenons per maand. Die nuweling, wat lyk soos iets tussen 'n Chinese produk en die hoofstroom-bakkiereekse, is duurder as die Telcoline, die werkesel-Tata wat in 2004 met 'n tweeliter-turbodiesel bekend gestel is.

Die Xenon se kompressie-verhouding van 17,5:1 verskil heeltemaal van die Telcoline se 21,1:1 en die nuweling skop danksy nuwer tegnologie en groter kapasiteit 20 kW meer uit. Maar dis die Xenon se lekker wringkrag (300 teenoor 190 Nm) wat die grootste verbetering weerspieël.

Die nuwe bakkie sleep steeds onwelkome bagasie met hom saam, soos trae stuur- en remwerk en ratskakeling. Op die Telcoline-bekendstelling wou ons bakkie se voorste passasierdeur nie oopmaak nie. Die Xenon ly aan dieselfde kwaal.

Tata se Xenon vergroot Suid-Afrika se dubbelkajuit-keuse.

Die koppelaar-pedaal het soms eers sekondes nadat jy jou voet gelig het, teruggeskop en die handrem kon nie die bakkie teen 'n steil opdraande hou nie. En ja, die aaklige plastiekdoppe op die outomatiese voorste wielnawe is steeds daar. Hulle is ook op die agterste wiele – vir eenvormigheid.

Maar vir diegene wat aan al die negatiewe dinge gewoond kan raak en daarmee saamleef, is die bakkie 'n winskoop. Sy agterste sitplekke is aan die harde kant, maar die beenruimte is uitstekend.

Die 4x4 met sy agterste gly-ewenaar sal jou beslis nie in die skande steek op 'n tog saam met ander, meer bekende fabrikate nie. Trouens, jy kan hulle uitstof. Die dryfstelsel, insluitende oordragtransmissie, word met 'n glyknoppie langs die stuurwiel gestel en jy kan dit vir hoëstrek in die ry doen.

Danksy wringstawe kan jy jou bakkie maklik hoër laat ry. Op die vertoonvloer is sy aankoms- en vertrekhoeke onderskeidelik 26° en 22°. Hy het onafhanklike vering met dubbele mikvere voor en 'n beskermplaat aan die voorkant onder is standaard. Om sy touvermoë te verbeter, is die agteras teruggeskuif.

Ander standaardfunksies is kragstuur, hoogteverstelbare stuurwiel, lugversorging, elektriese vensters voor en agter, 'n radio/CD/MP3-speler met 'n USB-prop. Die kajuit het kantstawe vir beskerming en buffersones.

Soos gesê, trek die Xenon baie na 'n paar bestaande produkte op ons paaie. Dis eintlik net die agterste vensterlyn wat hom onderskei, terwyl die amper oordrewe wielboë só wyd is dat hy van agter soos 'n sy lyk.

Tata-dubbelkajuit	Xenon 3.0 Dicor
Enjin-kapasiteit	2 956 cc
kW @ r/min	85 @ 3 000
Nm @ r/min	300 @ 1 800
Ratte	5
Topspoed	143 km/h
Tenk	65 liter
Asafstand	3 150 mm
Grondvryhoogte	200 mm
Gewig (kg)	1 970 - 2 060 kg
Laaibak	1,43 x 1,41 x 0,40 m
Vragdra-vermoë (kg)	890 kg
R (2x4 en 4x4)	169 995 en 194 995