

Reg of eerder weg?

Die Xenon-bakkereeks is die Indiese vervaardiger Tata se jongste toevoeging tot ons mark. Ons het drie weergawes geëvalueer om vas te stel of Toyota, Isuzu en kie. enige slaaplose nagte moet beleef.

Foto's: Duwyne Aspeling



Tata is 'n reuse internasionale konglomeraat

met meer ysters in die vuur as wat jy ooit kon dink. Die groep besit hotelle en oorde, meulens, staal-ondernemings, is groot in die kommunikasie-bedryf en het onlangs ook vir Jaguar Land Rover bekom.

Ons hoop laasgenoemde sal mettertyd 'n invloed op die groep se algemene motor-erwante ondernemings hê, want die produkte wat tot dusver beskikbaar was is nie bekend as die mees verfynde of afgeronde in die mark nie.

Minstens het Tata tot dusver geen pretensie oor sy voertuigreeks gehad nie. 'n Tata spreek basiese vervoerbehoefes aan en doen dit deur geen-fieterjasie motors, bakkies en ander handelsvoertuie teen lae pryse te bied, maar die resultaat was nie altyd van die beste gehalte nie.

Sou die "tweede slag" Xenon-bakkies, wat die eerstepeslag Telcoline-reeks komplementeer, sake verander? Die Xenon is al 'n jaar lank plaaslik beskikbaar, maar ons kon tot dusver geen toetseenthede in die hande kry nie.

Die Xenon is naas die Telcoline beskikbaar. Laasgenoemde is gerig op die werkermark, met die Xenon wat die aspirasies van die tradisionele dubbelkajuit-ontspanningsmark moet aanspreek. Synde dit dus grootliks as gesinsmotor ingespan word, is meer klem op weelde en gerief geplaas.

Daar is ook 'n ander teikenmark, dié vir meer geharde veldryers, en vandaar is 4x2- en 4x4-modelle beskikbaar, laasgenoemde waarvan die dryfstelsel-konfigurasie met die gerieflike draai van 'n knop gekies kan word.

Van die drie bakkies wat ons vir evaluering ontvang het, is twee bestaande modelle in die reeks – 'n 4x2-dubbelkajuit en 4x4-enkelkajuit met die 85 kW/300 Nm 3,0 liter Dicor

turbodiesel (onderskeidelik die rooi en blou bakkie, en, interessant genoeg, teen dieselfde prys van R187 995) en 'n nuwe toevoeging tot die reeks in die vorm van die 103 kW/320 Nm 2,2 liter Dicor turbodiesel (die silwer een, ook 'n 4x4). Hierdie model, met 'n kleiner verplasinginhoud maar meer krag, sal binne weke by vertoonlokale beskikbaar wees en na verwagting teen 'n geringe hoër prys om die nuwer tegnologie te weerspieël.

As 'n mens gewoon is aan die kantige Telcoline lyk die moderner Xenon gewis beter, meer na iets waarmee jy op 'n daaglikse basis kan saamleef, veral as hy as gesinsmotor ingespan word. Die binnerruim is eenvoudig afgewerk, maar jy kan dadelik sien die gehalte daarvan is nie op Japanse vlak nie.

Al drie bakkies het gekom met DLE-afwerking, die standaard-spesifikasie vir die plaaslike mark. Daar is 'n namark-klankstelsel (nog van die soort met 'n verwyderbare

gesigjie) met radio, CD-, USB- en MP3-insette. Lugversorging en elektriese syvensters is standaard, ook 'n sentrale sluitstelsel wat die deurslotte 'n paar maal laat oop en toe spring kort nadat die enjin aangeskakel is. Ons sou nie aanbeveel dat jy ooit 'n sleutel in die kajuit los en die deur toeslaan nie...

Leerbekleding is 'n opsie, so ook metaalverf en die chroom-balke op sommige van die bakkies.

Die sitplekke is sag, en jy kan gou die sitplekraam deur die spons voel. In die enkelkajuit-bakkie is die sitposisie werklik ongemaaklik omdat die kajuit van voor tot agter redelik kort is – is jou bene reg, is die rugkant te regop; is die leuning reg, moet jy jou knieë sykant toe buig om die pedale ordentlik te werk.

Met die eerste paar skakelings deur die vyfgang ratkas is dit dadelik opmerklik hoe stram en onafgerond die 'kas voel. Ons het soms gesukkel om die rathefboom in 'n

Standaard-kenmerke		Tata Xenon
Lugsakke	Geen	
Veiligheid	Geen	
Verkoeling	Lugversorger	
Klankstelsel	Radio/CD/MP3/USB	
Sentrale sluiting	Ja	
Alarm/immob	Nee/ja	
Togbebeer	Nee	
Stuur-verstelling	Hoogte	
Sitplekverstelling	Hand	
Bekleding	Materiaal	
Aantal sitplekke	5 (2 vir enkelkajuit)	
Misligte	Voor/agter (dubbelkajuit)	
Sondak	Nee	
Sensors	Geen	
Parkeerhulp	Geen	
Ligte	Halogeen	
Isofix-hegtpunte	Nee	
Elektriese hulp	Vensters/spieëls	

spesifieke rat in te kry, veral eerste en trurat.

Die 3,0 liter Dicor deelttoevoer-turbodiesel voel argaies – onverfynd en raserig. Die rooilyn is reeds by 3 000 r/min, wat nie veel ruimte laat om krag te ontwikkel nie, gevolglik verg dit slim werk met ratte en enjinsnelheid. Die 85 kW maksimum krag word teen 3 000 r/min opgewek, maar die 300 Nm is teen 1 800 r/min beskikbaar.

Die nuwe 2,2 liter Dicor-enjin, ook met deelttoevoer-tegnologie, is effe beter – hy's stiller en bied 'n meer bruikbare toerestrek, met maksimum krag teen 4 000 r/min en maksimum draaimoment bestendig beskikbaar van 1 700 r/min tot kort by 3 000 r/min. 'n Mens kan hom steeds nie naastenby met ander 2,2 liter-turbodiesels op die mark vergelyk nie, maar hy verseker minstens aansienlik makliker bestuurbaarheid, in 'n mate ook omrede die addisionele 18 kW en 20 Nm tot jou beskikking.

Van beide enjins kan egter een ding gesê word: lig of swaar gelaai, die bakkies voel omtrent nie 'n ton se lading op die bak nie. Twee is by geleentheid swaar gelaai, en al wat verbeter het was die ritgehalte, met vrag minder borsend en stamperig. Die laaibak kan egter doen met beter hegtpunte vir toue, aangesien min hake aangebring is, boonop redelik laag aan die binnekant van die bak.

Die nuwe 2,2 liter kom met weinig

SPESIFIKASIES	Xenon 2,2 d/k 4x4	Xenon 3,0 e/k 4x4	Xenon 3,0 d/k 4x2
ENJIN	ENJIN	ENJIN	ENJIN
Silinders	Gelid-4, langsgemonteer	Gelid-4, langsgemonteer	Gelid-4, langsgemonteer
Brandstofvoevoer	Deeltoevoer direkte diesel-inspuiting, turbo, tussenkoeler	Deeltoevoer direkte diesel-inspuiting, turbo, tussenkoeler	Deeltoevoer direkte diesel-inspuiting, turbo, tussenkoeler
Boor x slag	85 mm x 96 mm	97 mm x 100 mm	97 mm x 100 mm
Verplasinginhoud	2 179 cm ³	2 956 cm ³	2 956 cm ³
Drukverhouding	17,2 : 1	17,5 : 1	17,5 : 1
Klepang	DBNA, 4 kleppe per silinder	EBNA, 2 kleppe per silinder	EBNA, 2 kleppe per silinder
Maks. drywing ISO (kW)	103 kW @ 4 000 r/min	84 kW @ 3 000 r/min	84 kW @ 3000 r/min
Maks. wringkrug (Nm)	320 Nm @ 1 700 r/min	300 Nm @ 1 800 r/min	300 Nm @ 1800 r/min
RATKAS	RATKAS	RATKAS	RATKAS
Ratte vorentoe	Vyfgang handrat	Vyfgang handrat	Vyfgang handrat
1ste rat	4,10 : 1	4,10 : 1	4,10 : 1
2de rat	2,22 : 1	2,22 : 1	2,22 : 1
3de rat	1,37 : 1	1,37 : 1	1,37 : 1
4de rat	1,00 : 1	1,00 : 1	1,00 : 1
5de rat	0,77 : 1	0,77 : 1	0,77 : 1
Trurat	3,75 : 1	3,75 : 1	3,75 : 1
Finale aandrywing	3,73 : 1	3,36 : 1	3,36 : 1
Dryfwiele	Deeltydse vierwielaandrywing	Deeltydse vierwielaandrywing	Agterwielaandrywing
Hulpmiddels	Glybeperte ewenaar	Glybeperte ewenaar	Glybeperte ewenaar
WIELE EN BANDE	WIELE EN BANDE	WIELE EN BANDE	WIELE EN BANDE
Padwiele	5,51 x 16	5,51 x 16	5,51 x 16
Handelsmerk	Apollo HAWKZ R/T M+S	Bridgestone Dueler A/T M+S	Goodyear Wrangler D-Sport
Bandgrootte	215/85 R16 113/111S	205/75 R16 110/108S	205/75 R16 106/104S
Noodwiel	Volgrootte staal	Volgrootte staal	Volgrootte staal
REMME	REMME	REMME	REMME
Voor	281 mm geventileerde skywe	281 mm geventileerde skywe	281 mm geventileerde skywe
Agter	282 mm trommels	282 mm trommels	282 mm trommels
Veiligheidstelsels	Geen	Geen	Geen
STUUR	STUUR	STUUR	STUUR
Tipe	Tandstang en kleinrat met hidrouliese kraghulp	Tandstang en kleinrat met hidrouliese kraghulp	Tandstang en kleinrat met hidrouliese kraghulp
Kant tot kant	3,7	3,25	3,7
Draaisirkel	12 m	12 m	12 m
VEERSTELSEL	VEERSTELSEL	VEERSTELSEL	VEERSTELSEL
Voor	Dubbele mikke, wringstaafvere, teenkantelstaaf, soliede as, bladvere	Dubbele mikke, wringstaafvere, teenkantelstaaf, soliede as, bladvere	Dubbele mikke, wringstaafvere, teenkantelstaaf, soliede as, bladvere
Agter	Dubbele mikke, wringstaafvere, teenkantelstaaf, soliede as, bladvere	Dubbele mikke, wringstaafvere, teenkantelstaaf, soliede as, bladvere	Dubbele mikke, wringstaafvere, teenkantelstaaf, soliede as, bladvere
VERPLASINGSINHOUD	VERPLASINGSINHOUD	VERPLASINGSINHOUD	VERPLASINGSINHOUD
Sitplekke	5	2	5
Brandstofenk	65 liter	65 liter	65 liter
Laaibakvolume	758 dm ³	1 007 dm ³	758 dm ³
WAARBORG EN DIENSINTERVALLE	WAARBORG EN DIENSINTERVALLE	WAARBORG EN DIENSINTERVALLE	WAARBORG EN DIENSINTERVALLE
3 jaar/100 000 km-waarborg	3 jaar/100 000 km-waarborg	3 jaar/10 000 km-waarborg	3 jaar/100 000 km-waarborg
3 jaar/60 000 km-diensplan	3 jaar/60 000 km-diensplan	3 jaar/60 000 km-diensplan	3 jaar/60 000 km-diensplan
Dienste (km): 15 000	Dienste (km): 15 000	Dienste (km): 15 000	Dienste (km): 15 000



Die laaibak kan doen met beter hegpunte vir toue, aangesien min hake aangebring is, boonop redelik laag aan die binnekant van die bak



Xenon 2,2 d/k 4x4

SNELHEID (km/h)	152 @ 3 270 r/min
Toerlimiet	4 300 r/min
Snelheidsmeter	60 80 100 120
Ware snelheid	55 74 94 114

VERSNELLING (sekondes)	3,01
0-40	5,60
0-60	9,71
0-80	14,81
0-100	23,54
0-140	-
1 km naellopie	36,33
Eindsnelheid	139,4 km/h

VERBYSTEEK-VERSNELLING (sekondes)	3de 4de 5de
40-60	3,89 6,34 13,78
60-80	4,02 5,31 8,29
80-100	5,13 6,03 8,87
100-120	11,06 7,98 11,69
120-140	- 13,19 19,33

VERBRUIK**	Nie beskikbaar van vervaardiger nie
Stad	Sien bo
Hoofweg	10,0 l/100 km (beraam)
Gekombineerd	542 km (beraam)
Geskatte reikafstand	262 g/km (beraam)
CO ₂ -uittaling	

REMTOETSE	3,75/4,23 (beste/swakste)
Gemiddeld van 10	4,06/Gevaarlik

(Gemeet in sek. van 'n werklike snelheid tot stilstand met intervale van 30 sekondes op 'n goeie teeroppervlak)

GERAASVLAKKE (dBA)	52
52	63
63	73

VERRIGTINGSFAKTORE	51
Drywing/massa (W/kg)	47
Drywing/liter (kW/liter)	147
Wringkrag/liter (Nm/liter)	3,28
Vooroppervlak (m ²)	-
Sleuroëffisiënt (Ca)	2 009
Massa soos getoets (kg)	58/42
Verspreiding voor/agter (%)	

(Bereken volgens "massa soos getoets", bruto voorop perrvlak, ratverhoudings en ISO kragleweringstellers)

TOETSOMSTANDIGHEDE	Seevlak
Hoogte	Helder, matig, geen wind
Weer	2 580 km
Odolesing	

10/20



Xenon 3,0 e/k 4x4

SNELHEID (km/h)	136 @ 2 680 r/min
Toerlimiet	3 000 r/min
Snelheidsmeter	60 80 100 120
Ware snelheid	54 74 93 111

VERSNELLING (sekondes)	3,47
0-40	6,59
0-60	11,10
0-80	17,71
0-100	27,15
0-140	-
1 km naellopie	38,40
Eindsnelheid	129,7 km/h

VERBYSTEEK-VERSNELLING (sekondes)	3de 4de 5de
40-60	4,28 7,51 12,83
60-80	4,50 6,15 11,02
80-100	9,94 7,38 11,19
100-120	- 9,54 16,00
120-140	- - -

VERBRUIK**	Nie beskikbaar van vervaardiger nie
Stad	Sien bo
Hoofweg	10,5 l/100 km (beraam)
Gekombineerd	516 km (beraam)
Geskatte reikafstand	275 g/km (beraam)
CO ₂ -uittaling	

REMTOETSE	3,52/4,52 (beste/swakste)
Gemiddeld van 10	3,93/Gevaarlik

(Gemeet in sek. van 'n werklike snelheid tot stilstand met intervale van 30 sekondes op 'n goeie teeroppervlak)

GERAASVLAKKE (dBA)	52
52	63
63	76

VERRIGTINGSFAKTORE	45
Drywing/massa (W/kg)	28
Drywing/liter (kW/liter)	101
Wringkrag/liter (Nm/liter)	3,28
Vooroppervlak (m ²)	-
Sleuroëffisiënt (Ca)	1 883
Massa soos getoets (kg)	61/39
Verspreiding voor/agter (%)	

(Bereken volgens "massa soos getoets", bruto vooroppervlak, ratverhoudings en ISO kragleweringstellers)

TOETSOMSTANDIGHEDE	Seevlak
Hoogte	Helder, matig, ligte bries
Weer	6 350 km
Odolesing	

10/20



Xenon 3,0 d/k 4x2

SNELHEID (km/h)	138 @ 2 730 r/min
Toerlimiet	3 000 r/min
Snelheidsmeter	60 80 100 120
Ware snelheid	56 76 96 114

VERSNELLING (sekondes)	3,27
0-40	6,41
0-60	10,88
0-80	17,29
0-100	26,18
0-140	-
1 km naellopie	38,00
Eindsnelheid	129,2 km/h

VERBYSTEEK-VERSNELLING (sekondes)	3de 4de 5de
40-60	4,40 8,16 13,67
60-80	4,57 6,10 11,38
80-100	7,94 7,20 10,42
100-120	- 9,17 15,05
120-140	- - -

VERBRUIK**	Nie beskikbaar van vervaardiger nie
Stad	Sien bo
Hoofweg	10,0 l/100 km (beraam)
Gekombineerd	516 km (beraam)
Geskatte reikafstand	262 g/km (beraam)
CO ₂ -uittaling	

REMTOETSE	3,36/4,15 (beste/swakste)
Gemiddeld van 10	3,75/Gevaarlik

(Gemeet in sek. van 'n werklike snelheid tot stilstand met intervale van 30 sekondes op 'n goeie teeroppervlak)

GERAASVLAKKE (dBA)	54
54	62
62	71

VERRIGTINGSFAKTORE	43
Drywing/massa (W/kg)	28
Drywing/liter (kW/liter)	101
Wringkrag/liter (Nm/liter)	3,28
Vooroppervlak (m ²)	-
Sleuroëffisiënt (Ca)	1 966
Massa soos getoets (kg)	59/41
Verspreiding voor/agter (%)	

(Bereken volgens "massa soos getoets", bruto voorop perrvlak, ratverhoudings en ISO kragleweringstellers)

TOETSOMSTANDIGHEDE	Seevlak
Hoogte	Helder, matig, geen wind
Weer	1 630 km
Odolesing	

10/20



Op die foto lyk dit of die stuurwiel in die reguit vorentoe-posisie is, maar waarheen die voorwiele wys is enigiemand se raaiskoot. Minstens vertoon die instrumente modern en die meeste skakelaars is eenvoudig om te gebruik.

BlitsGids	Xenon 2,2 Dicor 4x4-dubbelkajuit	Xenon 3,0 Dicor 4x4-enkelkajuit	Xenon 3,0 Dicor 4x2-dubbelkajuit	GWM Steed 4x2
Enjintipe:	Gelid-4, turbodiesel	Gelid-4, turbodiesel	Gelid-4, turbodiesel	Gelid-4, turbodiesel
Verplasing:	2 179 cm ³	2 956 cm ³	2 956 cm ³	2 771 cm ³
Kragstysers:	103 kW/320 Nm	85 kW/300 Nm	85 kW/300 Nm	82 kW/280 Nm
0-100 km/h:	14,81 sek.	17,71 sek.	17,29 sek.	15,1 sek.
Topsnelheid:	152 km/h	136 km/h	138 km/h	155 km/h
Verbruik:	10,0 l/100 km**	10,5 l/100 km**	10,0 l/100 km**	11,0 l/100 km*
CO₂-uittate:	262 g/km**	230 g/km**	262 g/km**	288 g/km*
Basisprys:	Nog nie beskikbaar nie	R187 995	R187 995	R186 990
Internet:	www.tatasa.co.za	www.tatasa.co.za	www.tatasa.co.za	www.gwm.co.za

In dieselfde prysklas: Opel Corsa Utility 1,8i Sport (R177 170); Mazda BT-50 2600i 4x2 (R177 770); Mahindra Bolero NEF d/k 4x4 (R181 938)
Met dieselfde bakstyl: SsangYong Actyon Sports d/k 4x2 (R249 995); Toyota Hilux 3,0 D-4D d/k 4x2 (R312 000); Nissan Hardbody NP300 2400i d/k 4x2 (R243 900)

spesifikasie-veranderings vergeleke met die 3,0 liter. Die flikkerspriet is regs van die stuur en die omtrek van die stuurwiel kleiner, maar andersins is hulle identies, beide binne en buite.

Van die stuur gepraat: al die bakkies het oor 'n erge graad van wielspelings beskik. Dit verg aansienlike insette na links of regs voordat die voorwiele reageer, met die gevolg dat 'n mens die stuurwiele etlike grade kan draai en die bakkie steeds reguit laat loop. Op teer kan jy nog jou pad vind, maar op 'n grondpad is dit meer as 'n handvol omdat jy nie weet wat die bakkie onder jou doen nie...

Hierdie bakkies se laagtepunt is egter hul swak remvermoë. Nie net het elk van die swakste remtye nóg aangeteken nie, maar hulle raak ook erg onstabiel onder harde remming, veral as geen vrag gedra word nie en die ligte stertkant na enige kant kan wegbreek. Dit kos fyn voetwerk met trap-en-los om die remme behoorlik te moduleer, en kom slegs reg met oefening. Weet dus dat 'n nat pad in 'n noodgeval gevaarlik sal wees, veral omdat die bande se voetspoor redelik smal is.

Deel van die probleem is die gebrek aan ABS-remme, deesdae 'n onverskoonbare tekortkoming op enige produk met die gesinsmark as teiken.

Gevoelgrekking

Al is die Xenon-reeks 'n tweedegeslag ontwerp en aansienlik meer verfynd as die Telcoline, bly hy wat ons betref meer van 'n werk-bakkie as gesinsvoertuig – sy afwerking met etlike weelde-kenmerke te spyt. Daarvoor skiet sy sitgerief, ritgehalte en algemene dinamika gans en al te kort. Met geen lugsakke nie en die swak remme hoort hy eerder tuis op die plaas as in die stad.

Dis egter 'n harde bakkie dié wat lyk of hy misbruik sal kan weerstaan, soos blyk uit sy ladingsvermoë, en sy 4x4-dryfstelsel hou verskeie ander gebruik-plusse in.

En omdat ons beide die 3,0 en die nuwe 2,2 kon ervaar, is die aanbeveling maklik om te maak: as 'n Xenon jou geval, belê minstens in die een met moderner tegnologie – al is dit net om bestuurbaarheid 'n aks op te skerp.

Maar met dit gesê: vergelyk die Tata Xenon met GWM se Steed en daar is geen debat nie – die Steed, ook 'n tweedegeslag-ontwerp, is die aansienlik beter keuse as 'n dubbelkajuit-ontspanningsbakkie die prioriteit is. Hy kos effe minder en bied boonop die allernoodsaaklike ABS en twee lugsakke as standaard. ■

Toetsnotas

FR: Was dit nie vir die ongerieflike sitplekke, speling in die stuurwiel, swak remme, steeks ratkas en raserige enjins nie... Ernstig nou, hierdie is onverfynde, onprentseuse bakkies wat as werkers hul ding kan doen en nie as alternatief tot leef- of ontspanningsvoertuie oorweeg moet word nie.



TS: Wat veiligheid en hantering betref, een van die swakste voertuie wat ek nog bestuur het. Die Xenon is skaars beter as die Telcoline, 'n voertuig wat minstens nie voorgee om enigiets anders as 'n basiese werkesel te wees nie. Indien jou hart Oosters klop, en die gevestigde spelers geldelik buite bereik is, gaan loer in by 'n GWM-handelaar en toetsbestuur 'n Steed. Dís hoe 'n intree-produk behoorlik gedoen word.



SP: Indien jy wel besluit om een van hierdie plaas-implimente aan te skaf, moet jy oefen om veilig hard te kan rem. Anders gaan jy heel moontlik die eerste ding waarvoor jy vinnig moes stop, deur jou syenster aanskou. Dis 2009. Voertuie sonder sluitweerremme hoort nie op ons paaie nie. Veral nie bakkies wat meer mense as vrag gaan vervoer nie.



Wat kan beter?

- Waar begin ons? Die remme, enjins, hantering, veiligheidsvlakke, stuur, binneruim...

Toetse uitgevoer met



TOTAL

You know where to turn