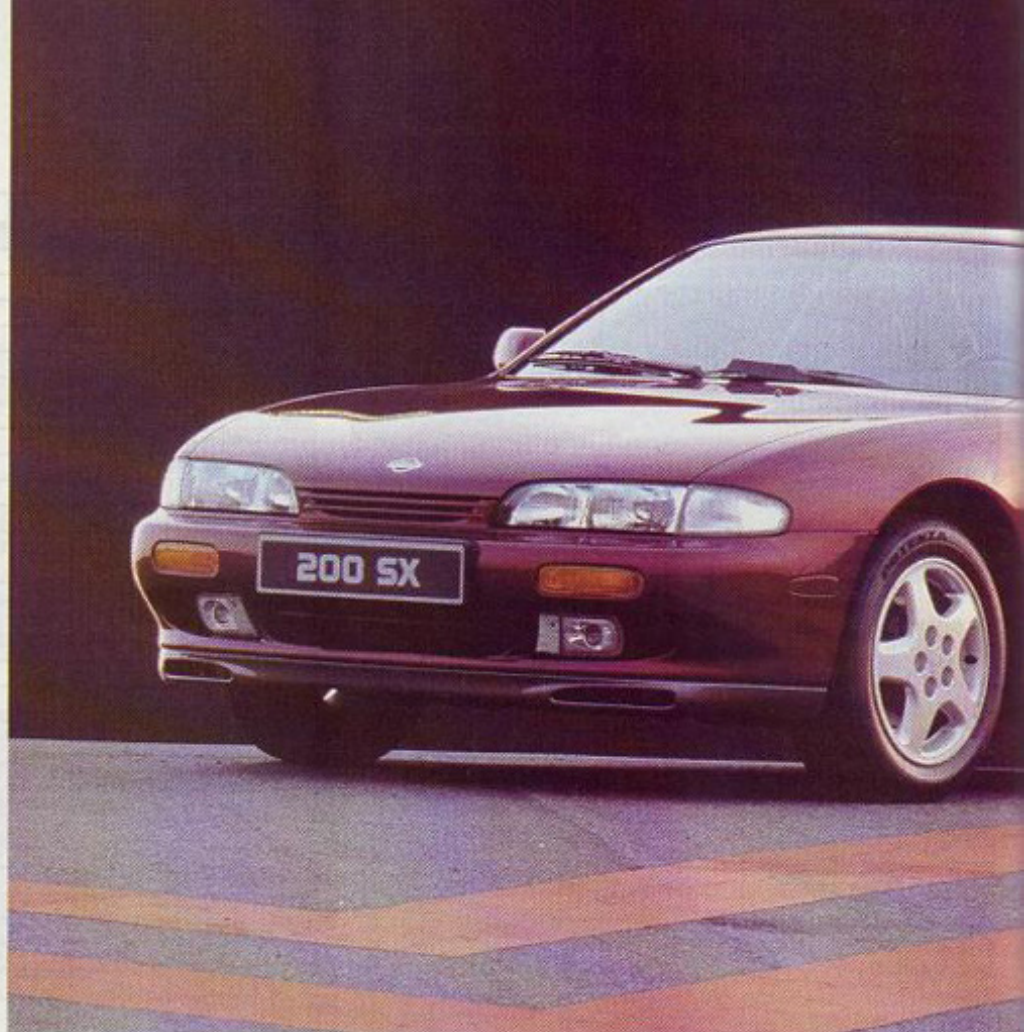


Vozili smo

NISSAN 200 SX

Nissanov štirisedežni športni kupe 200 SX je v devetdesetih letih postal bolj gosposki in navzven manj surovega in izzivalnega videza kot njegov predhodnik iz pred desetih let. To pa še ne pomeni, da ta elegantni kupe, ki se spogleduje z limuzinami, ni več športni avtomobil.



ELEGANCA

Na tem japonskem kupeju torej ni več ostrih robov, navzven hoče biti bolj priljuden, uglajen in prikupen, da bi tako dobil za volan tudi kakšno voznico. Avto oblikovno poudarja svoje daljnovzhodno po-

reklo, čeprav sta mogoče zdajnji luči po ameriško raztegnjeni. Poseben pečat mu daje motorni pokrov, ki je dvakrat zelo nežno zaobljen, vendar samo toliko, da poudari, kaj je pogleda vrednega pod njim.



Prav takšen vtis hoče ta avto dati in to mu dobro uspeva. Vljudna zadržanost pa se preneha pri motorju. Ta ni šestvaljnik z valji na V, kot bi sklepali po zunanosti avtomobila, ampak odličen štirivaljnik s prostornino dveh litrov, ki ob pomoči turbinskega polnilnika dosega zelo ugledno literko moč 73 kW (100 KM). Motor je v celoti izdelan iz aluminija, kar pomeni z menjalnikom vred samo 170 kg teže, vsaka svečka premore svojo vžigalno tuljavo, časi odpiranja in zapiranja ventilov so spremenljivi (NVCS), pretok izpušnih plinov skozi turbinski polnilnik pa je elektronsko-mehansko krmiljen v prid čim boljšemu izkoristku (linear charge concept). To je le nekaj adutov, ki jih ta motor premore in, če verjamete ali ne, na redni servisni pregled ga boste vozili le na vsakih 30.000 km! Kako znajo biti zamotane stvari včasih enostavne. Med 2000 in 6500 vrtljaji ponuja ta motor minimalno 200 Nm navora, prav tako ima na zalogi tudi zmeraj dovolj moči, turbo luknja je praktično nezaznavna, odlikujejo pa ga spontana

odzivnost, prožnost in lep zvok.

Moč se prenaša preko ročnega petstopenjskega menjalnika ali pa štiristopenjske avtomatike. Oba menjalnika sta zelo dobro izračunana in obema je skupna viskozna





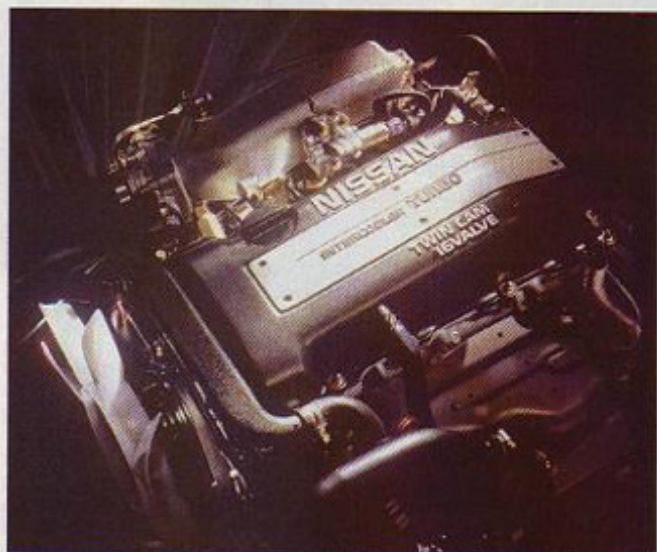
zapora diferenciala, ki se sproži, če zdrzne katero od zadnjih, gnanih koles. Klasična zasnova pogona torej.

Podvozje je odlično uglazeno, avto je lahkotno vodljiv, dolgo nevtralen in vztraja v ravni smeri. Notranjost tega

nissana je limuzinsko nežna, merilnika sta tipično japonska in bi lahko bila tudi lepša. Kot v pravem kupeju se tudi v tem nissanu udobno peljeta dva, če pa so štirje, je gneča. Sicer pa se ta avto ne kupuje zaradi prostornosti na zadnji klopi



Nissan 200 SX	
motor (zasnova)	štirikvaljni - štiritaktni - vrstni
vrtnina in gib (mm)	86, 0 x 86,0
gibna prostornina (ccm)	1998
kompresija	8,5:1
največja moč (kW/kM pri 1/min)	147 kW (200 KM) / 6400
največji navor (Nm pri 1/min)	265 Nm / 4800
odmična gred (pogon)	2 v glavi (zobati jermen) (mcs)
število ventilov za valj	4
polnjenje z gorivom, vžig	Elektronski vbrizg, turbo
hlajenje	vodno
menjalnik (število prestav)	ročni petstopenjski ali avtomatski štiristopenjski
prednja prema	posamični obesi, vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator
zadnja prema	prostorska prema, vzmetni nogi, zgoraj prečna in vzdolžna vodila, spodaj trikotna vodila, stabilizator
zavore spredaj	kolutne
zavore zadaj	kolturne (hlajene)
volan	z zobato letvijo, servo
volan	6 1/2 x 16
platišča	205/55 R 16
gume	1265 (AVT, 1280)
teža praznega vozila (kg)	1780
medosna razdalja (mm)	2525
dolžina x širina x višina (mm)	4520 x 1730 x 1295
prtljažnik (litri)	240
posoda za gorivo (litri)	65
največja hitrost (km/h)	235 (AVT 223)
pospešek 0 - 100 km/h (s)	7,5 (AVT, 8,3)
poraba goriva po ECE (l/100 km)	6,9/8,8/10,8 (AVT 6,8/8,9/12,1)
vrsta goriva	neosvinčeni bencin super



in morda bi bila prav zaradi tega opora za levo nogo lahko nekoliko temeljitejša. Prtljažni prostor je za športni avto dovolj velik, navdušujeta pa tudi natančna izdelava vozila v celoti in tradicionalno japonsko bogata serijska oprema, z danes že obvezno integrirano pasivno varnostjo vred. Nissanu je z modelom 200 SX

uspelo združiti lastnost limuzinskega kupeja in elegantnega, a pravega športnega avtomobila v zelo zanimiv in dober avtomobil.

Tekst:
ANDREJ SUPÉ