

TEST - NISSAN ALMERA 1.5 COMFORT PLUS



Povprečno!

Pa se lotimo enkrat avtomobilskega testa od konca proti začetku.

Pri oceni povprečneža! Kaj? Kako? Ja, ocena nove Nissanove Almere je natančno takšna. Povprečna! Prenovljena Almera, ki smo jo v naši reviji že vozili, in sicer z 1,8-kubičnim pogonskim agregatom, je nepriemerljivo karakternejši avtomobil. Zaradi motorja in opreme.

Nova Almera je zrel avtomobil. Če se lotimo njene oblike, ji lahko očitamo le konzervativnost, toda ta ljudi nekako pomirja ter ne vzbuja pretiranih čustev. To je po svoje tudi dobro.

Tudi notranjost Almere je seveda povsem nova in ravno tukaj se kaže pomuditi malce dlje. Počutje v Almeri je dobro. Če bi jo moral na splošno oceniti, se ponovno znajdemo pri povprečju. Ne daje slabega vtisa, res pa je, da me osebno ni noben izmed detajlov posebno navdušil. No, mogoče je pregovorna le praktičnost teh vozil, saj je v Almeri res dobro poskrbljeno za odlagalne prostore in številne predalčke.

Prostornost? Ne boste verjeli, ampak povprečna! Lahko ji sicer prilepimo en plus, saj bi bili krivični, če bi zapisali, da potniki zadaj ne sedijo dobro, le višji »otroci« bodo kolena nekoliko tiščali v naslonjala prednjih sedežev, kar je lahko moteče tako za onega zadaj kakor za tistega spredaj. Sicer pa tale Almera ni mišljena ravno za taksi. Namenjena je pač za povsem običajen družinski avtomobil, ki bo zadovoljil potrebe človeka, ki od

avtomobila ne pričakuje, da bo premagoval brezpotja, prevahal neomejene količine prtljage in oseb, podiral hitrostne rekorde ali vlek el nase zavidljive poglede sosedov.

Vožnja? Sicer ne trdim, da Almerin motor ni zmogljiv, saj je pač treba upoštevati, da je 1,5-litrska različica in iz tega je že mogoče sklepati, da avtomobilu v primerjavi z večjimi brati primanjkuje navora. Vendar ni povsem tako. Vozilo se z mesta odpelje povsem zgledno in tudi motor je povsem dovolj prožen, očitamo pa mu čudno izbrana prestavna razmerja. Menjalnik je zasnovan dobro in tudi deluje dobro, vendar bi drugačna prestavna razmerja bistveno pripomogla k bolj elastični vožnji. Predvsem po mestu. Ko se Almera znajde na odprti cesti, na zamere pozabimo, saj se izkaže za resnično prijetnega sopotnika. Odkrito priznam, da Almere nisem nič kaj dirkaško priganjal na kakšni zaviti cesti, da bi se lahko prepričal o dobrih in slabih lastnostih njenega podvozja in krmilnega sistema, vsekakor pa so Japonci želeli narediti predvsem udoben avtomobil in zato bi lahko Almero označili za rahlo premehko. Neravnine in grbine na asfaltu sicer resnično zgledno požira, toda v hitreje odpeljanih ovinkih se avtomobil kar malce neprijetno nagiba.

Za konec se ustavimo še tam, kjer je vozila konec. Pri prtljažniku. Ta je precej večji kot pri prejšnji Almeri. Po potrebi ga lahko s podiranjem zadnjih naslonjal še povečamo in tako ob kombinaciji z veliko odprtino pod prtljažnimi vrati dobimo vozilo, ki bo brez težav prepeljalo tudi večji kos tovora.

Gaber Keržnik

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 73,6 × 88,0 mm - gibna prostornina 1497 cm³ - kompresija 9,9 : 1 - največja moč 66 kW (90 KM) pri 5600/min - največji navor 128 Nm pri 2800/min - ročna gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 4,5 l - motorno olje 2,7 l - uravnavani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,333; II. 1,782; III. 1,207; IV. 0,902; V. 0,756; vzratna 3,417 - diferencial 4,353 - gume 185/65 R 15 H (Bridgestone B 391)

Voz in obese: 3 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila - zadaj posamične obese, večvodilska vzvojna prena, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prislino hlajene), zadaj kolutne, servo - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4184 mm - širina 1706 mm - višina 1442 mm - medosna razdalja 2535 mm - kolotek spredaj 1470 mm - zadaj 1455 mm - rajdni krog 10,4 m - **notranje:** dolžina 1570 mm - širina 1400/1410 mm - višina 950-980/930 mm - vzdolžnica 870-1060/850-600 mm - prtljažnik (normno) 355 l - posoda za gorivo 60 l

Mase: prazno vozilo 1190 kg - dovoljena skupna masa 1710 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1000 kg, brez zavore 600 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 173 km/h - pospešek 0-100 km/h 13,8 s - poraba goriva (ECE) 8,6/5,5/6,6 l na 100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

NAŠE MERITVE			
Pospeski:		Natančnost	merilnika
0-60 km/h:	5,6 s	hitrosti:	
0-80 km/h:	8,9 s	kazalec na:	resnično:
0-100 km/h:	13,2 s	60	55,0 km/h
0-120 km/h:	20,2 s	80	73,2 km/h
0-140 km/h:	30,2 s	100	91,9 km/h
1000 m z mesta:	35,2 s	120	113,3 km/h
(145 km/h)			
Največja hitrost:			
175 km/h (V. prestava)			
Prožnost:			
1000 m od 40 km/h (IV.): 40,1 s (133 km/h)			
1000 m od 40 km/h (V.): 44,5 s (119 km/h)			
Zavorna pot:			
od 100 km/h:		52,2 m	
Poraba goriva:			
Testno povprečje 11,4 l/100km			
Najmanjše povprečje 10,5 l/100km			

Trušč v notranjosti	(dB):			Okoliščine meritev
Prestava:	III.	IV.	V.	T = 25 °C
50 km/h	56	56	56	p = 1020 mbar
100 km/h	64	62	62	rel. vl. = 53 %
150 km/h	72	70	70	
Prosti tek			38	

KONČNA OCENA

Hvaležen sopotnik je takšna Almera, tako ali drugače. In poleg tega mi Nissanovi avtomobili že od nekdaj vlivajo zaupanje. Sam ne vem, zakaj, ampak znamka, ki v deželi vzhajajočega sonca kotira najvišje, je pač znana po svoji zanesljivosti. In ravno to je ena izmed najpomembnejših stvari pri nakupu novega avtomobila. Mar ne?

- oblika avtomobila

motor

udobje

velik in dostopen prtljažnik

prestavna razmerja

slab navor

rahlo premehko podvozje

nagibanje vozila v zavojih

CENA: 2.588.800 SIT (Nissan Adria)

FOTO: UROŠ POTOČNIK