

NISSAN ALMERA 1.8 16 V COMFORT PLUS
-SUPERTEST-POROČILO PO 80.000 KM

Vedno bolj domača



FOTO: UROŠ POTOČNIK IN PETER KAVČIČ



Vozne lastnosti ostajajo nespremenjene tudi po 80.000 kilometrih. Majhno presenečenje pa so bile za sedem metrov krajše zavorne poti na naših meritvah. Sicer zelo verjetno posledica novih (poletnih) Michelinovih gum.

Ljudje smo taki, da se na svoje avtomobile navežemo. Še posebej potem, ko smo z njimi doživeli veliko zanimivega. In Nissan Almera 1.8 16 V Comfort Plus, s katero smo do sedaj prevozili že 80.000 kilometrov, zagotovo spada mednje. To leto in pol, ki je za nami, je bilo zelo zanimivo. Še naprej skrbimo za to, da čim večje število različnih voznikov (naših sodelavcev) prime za volan in se odpravi na kakšno daljšo pot, morda na dopust ali pa na vsakodnevne opravke po mestu in okolici. Tako so tudi vtisi o avtomobilu različni. No, ali pa tudi zelo podobni.

Prav to se nam je namreč zgodilo v zadnjih 20.000 kilometrih. Tisti, ki so poleti odšli z njo na zaslužene počitnice, so pohvalili prostornost in prilagodljiv prtljažnik, blagodejni učinek klimatske naprave, ki še vedno deluje enako zmogljivo in natančno kot na začetku. Pripomb skratka ni bilo slišati, prej nasprotno. Poletje se je žal malce slabše končalo za Almerin lak, ki je pridobil nekaj praskic, predvsem v gneči na parkiriščih ob morju. Vendar hujših posledic ni bilo. Vse, kar so na servisu pri Krulcu v Moravčah storili, je bilo malce bolj temeljito poliranje, tako da je Almera vstopila v jesen kot nova. Tudi bližnje srečanje s parkiranim Ci-

tročnom AX se je končalo brez hujših posledic. Pri vzvratni vožnji smo namreč zadeli ob AX, ki je utrpel hujše praske na odbijaču in boku, polomili pa smo mu tudi žaromet in smerni kazalec. Škode je bilo dovolj za zavarovalniški kuponček, Almeri pa na naše presenečenje ni bilo skoraj nič. Le dve majhni praski na odbijaču. Torej se je ta izkazal z učinkovitim varovanjem.

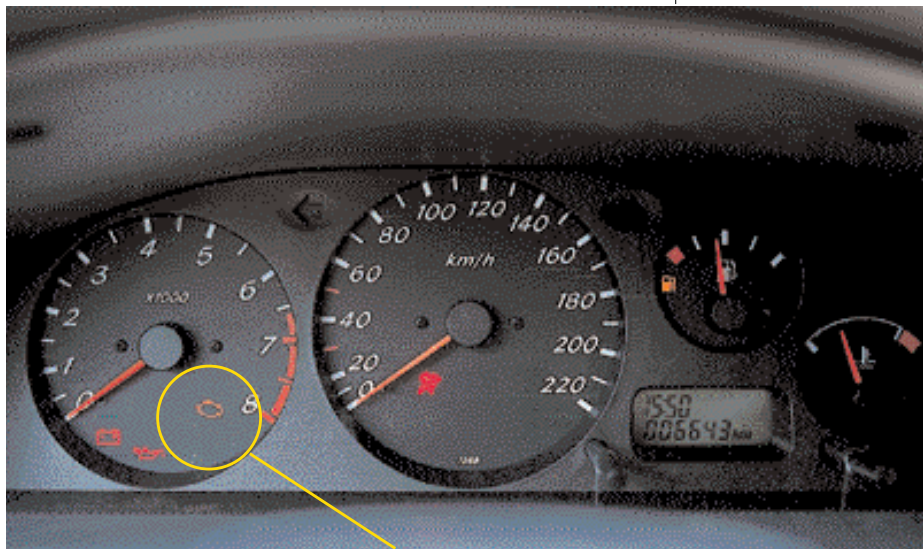
Na daljših poteh, med katerimi je bila najdaljša na drug konec Evrope, v vročo Španijo, smo trije odrasli potniki potovali povsem spodobno. Po petnajstih urah neprekinjene vožnje (če odmislimo postanke za dolivanje goriva) nismo bili pretirano

STROŠKI GORIVA

Stanje števca: 80.188 km
Porabljeno gorivo: 7.273,69 litra
(povprečna poraba 9,07 l/100 km)
Stroški goriva: 1.237.254,70 SIT
Količina goriva je pomnožena s ceno neosvinčenega bencina, OŠ 95, v Sloveniji na dan 18. 10. 2001 (170,1 SIT/liter).

Pohvaliti moramo notranjost Almere. Po letu in pol ter po vseh prevoženih kilometrih ne kaže nikakršnih pretiranih znakov obrabe. Z eno besedo, notranjost je še vedno kot nova.





Ker smo z delom izpušne cevi zadeli ob tla in pri tem poškodovali konektor zadnje sonde lambda, je zagorela opozorilna lučka za motor. Naša nerodnost je stala 32.000 tolarjev in nekaj sivih las mehanikov, ki so slab teden dni odkrivali napako. Na srečo smo za ta čas dobili nadomestni avtomobil.

utrjeni. Tako lahko rečemo, da je za avtomobil tega razreda udobja dovolj. Štirje odrasli bi se morda že malo bolj stiskali, če bi na zadnji klopi sedela dva otroka, pa nemimo, da večje prostorske stiske ne bi smelo biti. Na tej 1.500 kilometrov dolgi poti do Zaragoze s potovalno hitrostjo ni bilo težav. 1,8-litrski motor je deloval brezhibno in tudi na vzponih kljub poletni vročini ni opešal. Edina večja zoprnija je bila poraba goriva. Za tako dolgo pot in hitro vožnjo po avtocestah je Almera potrebovala v povprečju 11 litrov bencina za sto prevoženih kilometrov. S polno posodo goriva smo prevozili med 490 in 620 kilometri. Morda bi glede na dolžino poti lahko pričakovali bolj enakomerno porabo, očitno pa ta močno niha glede na razgibanost avtoceste in voznika, ki je za volanom.

Na naše veliko veselje sedaj ni več težav z malenkostmi, med katerimi sta prednjačila tresenje volana pri hitrosti med 110 in

130 km/h ter nenatančno prikazovanje količine goriva v posodi. Edino, kar ostaja (in, kot kaže, za zmeraj), je slabo zapiranje pokrova predalčka na armaturni plošči. Čeprav smo se privadili, da je potrebno zelo nežno pritisniti na pokrov, se včasih še vedno spozabimo in se ta nekajkrat samovoljno odpre. Zadnje čase pa smo opazili še eno nadležno malenkost, ki na srečo ni zelo pogosta. Avtoradio je nekajkrat kar sam od sebe ugasnil (razlog verjetno tiči v stikih na električnih povezavah). Kot rečeno, to ni večja zamera in zaradi tega Almera ni nič slabša. Le ponovno bomo morali na servis. Sicer pa radovedno pričakujemo zadnji del našega supertesta, ko bomo lahko temeljiteje pregledali nekatere pomembnejše dele avtomobila. Takrat se bo tudi izkazalo, ali so naši občutki pravi. Za zdaj namreč vse teče kot po maslu in ne pričakujemo presrejšjih odkritij.

Peter Kavčič

STROŠKI SERVISOV

Redni servisi so predvideni na vsakih 15.000 kilometrov.

Prvi redni servis: 14.413 SIT

Drugi redni servis: 32.012 SIT

Tretji redni servis: 23.478 SIT

Četrti redni servis: 49.441 SIT

Peti redni servis: 46.118 SIT (menjava filtrov, zavornih ploščic, žarnice, podložka, uravnoteženje »centriranje« gum, pranje motorja, vitreks, drobni material, olje, testiranje motorja)

DRUGI STROŠKI

Med nepredvidene stroške vzdrževanja se je vpisalo popravilo zadnje sonde lambda in cevi izpuha. Ker smo poškodovali del izpušne cevi in je s tem konektor zadnje sonde lambda izgubil stik, se je pod merilnikom vrtljajev prižgala oranžna lučka, ki naznanja napako na motorju. Po slabem tednu dni so na servisu le ugotovili, kje tiči vzrok za napako, in ga tudi odpravili. Cena izpuha je znašala 26.692 SIT, tesnilo 785,17 SIT, za delo pa je bilo potrebno odšteti 6.426 SIT. Skupaj je nepredvideni strošek znašal 32.014,77 SIT.

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 80,0 × 88,8 mm - gibna prostornina 1769 cm³ - kompresija 9,5 : 1 - največja moč 84 kW (114 KM) pri 5600/min - največji navor 158 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 7,0 l - motorno olje 2,7 l - uravnavani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,333; II. 1,955; III. 1,286; IV. 0,926; V. 0,733; vzvratna 3,214 - prestava v diferencialu 4,438 - gume 185/65 R 15 H (Michelin Pilot Exalto)

Voz in obese: 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila - zadaj posamične obese, večvodilska vzvojnja prema, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno 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 1400/1380 mm - višina 950-980/930 mm - vzdolžnica 870-1060/850-600 mm - prtljažnik (normno) 355 l - posoda za gorivo 60 l

Mase: prazno vozilo 1225 kg - dovoljena skupna masa 1735 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 600 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 185 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,1 s - poraba goriva (ECE) 10,2/5,9/7,5 l/100 km (neovinčeni bencin, OŠ 95)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost	merilnika
0-60 km/h: 5,0 s	hitrosti:	
0-80 km/h: 7,6 s	kazalec na: resnično:	
0-100 km/h: 11,6 s	60	55,7 km/h
0-120 km/h: 16,9 s	80	75,1 km/h
0-140 km/h: 25,0 s	100	95,5 km/h
1000 m z mesta: 33,6 s	120	114,0 km/h
(155 km/h)	140	133,7 km/h

Največja hitrost:

184 km/h (V. prestava)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.): 35,3 s (152 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.): 41,0 s (131 km/h)

Zavorna pot:

od 100 km/h: 43,3 m

Poraba goriva:

Testno povprečje 9,07 l/100km

Najmanjše povprečje 7,5 l/100km

Trušč v notranjosti (dB): Okoliščne meritev

Prestava: III. IV. V. T = 6 °C

50 km/h 60 59 59 p = 997 mbar

100 km/h 66 65 64 rel. vl. = 82 %

150 km/h 71 69

Prosti tek

36 **Napake med testom:**

Zaradi slabega stika na konektorju zadnje sonde lambda se je prižgala opozorilna lučka za napako v motorju.

KONČNA OCENA

Za Almero je naporno poletje, v zelo kratkem času (od mladosti) je namreč prevozila že 20.000 kilometrov. Pripomb voznikov ni bilo prav veliko. Merilnik količine goriva od zadnjega servisa deluje brezhibno, praske, ki smo jih pridelali, so odpravljene. Le lučka, ki označuje napako motorja, nam je povzročila nekaj sivih las. Pa se je na koncu izkazalo, da ni nič hujšega. Zato z zanimanjem pričakujemo zadnjih 20.000 kilometrov našega skupnega druženja.

- | | |
|-----------------------------------|---|
| ➤ zanesljivost motor | ➤ nenatančna ročica menjalnika |
| ➤ poraba goriva | ➤ zavore brez ABS |
| ➤ vsestranska uporabnost | ➤ preobčutljivost stopalke za zavoro in plina |
| ➤ veliko predalčkov za drobnarije | ➤ zapiranje predala na vrhu armature |
| ➤ prostornost | ➤ avtoradio se občasno samovoljno ugaša |
| ➤ profesionalnost serviserja | |

CENA: 2.925.725 SIT (Nissan Adria)