

NISSAN ALMERA 1.8 16 V COMFORT PLUS -
SUPERTEST 66.000 KM

Za njo je naporno leto

Almera se je v zadnji šestih mesecih veliko potepala po Evropi. Z njo se je na evropske dirke zelo rad popeljal naš strokovnjak za F1 Andraž Zupančič. Na tej fotografiji se Almera bohoti pred dvorcem na Azurni obali.

Nissan Almero sedaj vozimo že polno leto. V prvi polovici gostovanja v našem uredništvu ni imela lahke naloge. Zaradi uporabnosti smo jo namreč dodobra izkoristili na najbolj mogočih in nemogočih potovanjih. Toda tudi to ni bilo dovolj, zato je kar nekaj časa prebila v vlogi dežurnega avtomobila za potrebe naših oblikovalcev in vedno večje družine revij, ki jih izdaja naša založniška hiša.

Za njenim volanom se je torej zamenjalo zelo veliko različnih voznikov, ki so podali o avtomobilu svoje mnenje. To je pripomoglo k zelo širokemu vpogledu in ocenjevanju supertestnega avtomobila, kar je vsakor dobro. Malo manj dobro pa je dejstvo, da so se na ubogi Almeri poznale sledi pogostega menjavanja trenutnih uporabnikov. Podrsan zadnji desni blatnik, počena plastika na spodnjem delu odbijača in manjkajoč pokrov ogledala so bili le najbolj opazni pričevalci nenehne uporabe. No, sedaj je Almera znova kot iz škatlice, pripravljena za zadnjo polovico našega druženja. Ko smo končno našli nekaj prostih dni, je

Almera romala h Krulcu, pooblaščenemu serviserju v Moravčah, ki si za opravljeno delo zasluži vse pohvale. Poškodbe, ki so nastale zaradi naše malomarnosti, so mojstri odpravili tako temeljito, da bi marsikoga z lahkoto preslepili, da imamo sedaj na testu nov avtomobil. Brez pretiravanja, Almera se je od znotraj in zunaj svetila, kakor da bi pravkar zapeljala iz prodajnega salona. Lahko rečemo, da je doživela mali preporod. Sledu o kakšnih praskah ni več, sprednji odbijač je nov, prav tako pokrov levega vzvratnega ogledala. Tudi v dežju je sedaj prijetneje voziti, saj so zamenjali vse tri metlice na brisalnikih. Prav tako so zamenjali lučko za

osvetljevanje gumbov in stikal za gretje ter ventilatorja, kar pomeni, da v temi ni več treba tipati, kje je pravo stikalo. Zelo hitro je bila odpravljena tudi težavica z »neenakomernim snopom prednjih žarometov«, kot so naši testniki poimenovali nenavadno razsvetljevanje cestišča. Izdamo vam skrivnost: ko smo nazadnje menjali sprednjo žarnico, jo je »mojster« napačno zasukal in je seveda svetila bolj v tla. No, zgodi se celo najboljše, pa se ne bi nam?! Tokrat naj bi bilo za vedno odpravljeno nenatančno delovanje merilnika količine goriva v posodi za gorivo. Če se spominjate, smo do sedaj vedno pisali, da kljub polni posodi merilnik še vedno



Po kozmetičnih popravkih je Almera znova kot iz škatlice. Kljub 66.000 prevoženim kilometrom se še vedno lahko pohvali s solidno lego na cesti in z zanesljivostjo.

kaže, kakor da je še za vsaj deset litrov prostora. Za zdaj prikazuje raven tako, kot se spodobi, bojda pa sploh ni bil potreben večji poseg, ampak je bilo dovolj že temeljito čiščenje plovca oziroma filtra v mehanizmu. Sicer pa z Almero nikoli ni bilo večjih težav. Motor si zasluži pohvale za zanesljivo delovanje in dokaj zmerno porabo, ki je v zimskem času zaradi obilice mestne vožnje nekoliko narasla, toda še vedno je znotraj tovarniških predpisov. Nekaj graje je bil znova deležen menjalnik, katerega prestavna ročica se med hitrim pretikanjem sem ter tja zatakne. Ni nam tudi všeč, da zavore primejo zelo sunkovito. Stopalka zavore je namreč preobčutljiva, kar pomeni, da je zavorno moč težko enakomerno odmerjati skozi ves gib pedala. To je sila neprijetno na mokri cesti. Nekaj podobnega velja za stopalko plina, saj se odzove že na najmanjši dotik.

Sicer pa Almeri nimamo kaj očitati, lahko samo upamo, da bo imela v drugi polovici naše skupne poti malo več sreče in da so bile te poškodbe zadnje. Še enkrat se je na

mreč potrdilo že zapisano, da je na vsaki, še tako zahtevni ali nenavadni poti odlično prevozno sredstvo. Samo letos je namreč obiskala mnoga zanimiva mesta in države. Naj naštejemo le nekatera: Monako, Hannover, Ingolstadt, Cannes, Aachen, Lille, Brescia in celo London. Če malce pomislimo in se povprašamo, kdaj bi en sam človek lahko obiskal toliko različnih krajev, zagotovo ne bi dejali v pol leta. Morda v dveh, treh letih ali pa nikoli.

Peter Kavčič

STROŠKI

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 (menjava olja, oljnega filtra, tesnila oljnega čepa, zračnega filtra, svečk in zavornih ploščic, tekočina za pranje stekel, drobni material, centriranje in premontaža gum)

DRUGI STROŠKI

Pri 63.000 kilometrih so pri servisu Krulc postorili naslednje:

menjava metlic brisalnikov: 8.011,04 SIT, vitreks: 380,80 SIT, žarnica: 1.499,00 SIT, tesnilo: 1.716,33 SIT, ličarska in kleparska dela (zadnji desni blatnik, pokrov levega ogledala, sprednji odbijač): 69.965,00 SIT, vzvratno ogledalo (levo): 26.780,43 SIT, odbijač: 29.580,04, SIT drobni material: 1.696,00 SIT, skupaj: 139.628,64 SIT.

STROŠKI GORIVA

Stanje števca: 66.133 km

Porabljen gorivo: 6.023,34 litra

(povprečna poraba 9,1 l/100 km)

Stroški: 1.073.961,50 SIT

Količina goriva je pomnožena s ceno neosvinčenega bencina, OŠ 95, v Sloveniji na dan 18. junija 2001 (178,3 SIT/liter).

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 80,0 × 88,8 mm - glna 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 (Bridgestone B 391)

Voz in obese: 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila - zadaj posamične obese, večvodilska vzvojnja prema, vijake 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 11,7 s - 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 (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost	merilnika
0-60 km/h:	5,0	hitrosti:
0-80 km/h:	7,5	kazalec na: resnično:
0-100 km/h:	11,3	60 55,2 km/h
0-120 km/h:	16,9	80 74,1 km/h
0-140 km/h:	25,4	100 92,6 km/h
1000 m z mesta:	33,6	120 113,5 km/h
(152 km/h)	140	131,7 km/h
Največja hitrost:	160	150,0 km/h

Največja hitrost:
187 km/h (V. prestava)

Prožnost:
1000 m od 40 km/h (IV.): 36,1 s (146 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.): 40,7 s (130 km/h)

Zavorna pot:
od 100 km/h: 50,6 m

Poraba goriva:
Testno povprečje 9,1 l/100 km
Najmanjše povprečje 6,7 l/100 km

Truš v notranjosti	(dB):	Okoliščine meritev
Prestava:	III. IV. V.	T = 15 °C
50 km/h	58 57 55	p = 1019 mbar
100 km/h	68 66 65	rel. vl. = 51 %
150 km/h	72 70	
Prosti tek	37	

Napake med testom:

- Delovanje merilnika količine goriva.
- Ugasnila osvetlitev gumbov in stikal za nastavljanje ventilatorja.
- Odpadla značka s pokrova platišča.

KONČNA OCENA

Po 66.000 prevoženih kilometrih je prestala je mnogo različnih voznikov in načinov vožnje, mestno gnečo, tesna parkirišča, sneg in led, ki sta jo oklepala v mrzlih zimskih nočeh, dolga potovanja v tople kraje proti Azurni obali in celo pot v London. Nikjer in nikdar do slej ni zatajila. Motor deluje brezhibno in ob zmerno »težki« nogi ni požrešen. Napak na testu praktično ni, prav zanimivo pa bo videti, ali bo merilnik količine goriva po popravilu tudi zares delal. Njegova dosedanja nenatančnost je praktično edina večja zamera, ki jo imamo do tega trpežnega avtomobila.

- ➔ zanesljivost
- ➔ motor
- ➔ poraba goriva
- ➔ veliko pedalčkov za drobnarije
- ➔ prostornost
- ➔ nenatančen menjalnik
- ➔ zavore brez ABS
- ➔ preobčutljivost stopalke zavore in plina
- ➔ zapiranje predala na vrhu sredinske konzole

CENA: 3.064.900 SIT (Nissan Adria)