

Dobra mera



Nova Almera: dobra mera avtomobila.

Če se iz središča Ljubljane napotite proti jugu, pridete na območje, ki je nekoč slovelo predvsem po poljedelstvu. Danes seveda na tem območju skorajda ni več njiv, na katerih so, po pričevanju starejših ljudi, pridelovali najboljše kulture v okolici Ljubljane, saj se je Trnovo spremenilo predvsem v spalno naselje. Vendar pa je ne tako davno nekaj najbolj zagrizenih še vedno vztrajalo in pridno obdelovalo njive, pridelke pa nato prodajalo ter si tako zaslužilo nekaj malega za svoje skromno življenje. Tudi sam se iz otroštva še danes živo spominjam vedno nasmejanega starčka, ki se je vsakih sedem dni s polno cizo zelenjave ustavil pred našo hišo, prijazno pozdravil in povprašal, ali je mama doma. Vem, da so ljudje pri njem radi kupovali, saj je vedno odtehtal več in zaračunal manj, kako pa mu je bilo ime, pa pravzaprav še danes ne vem. Spominjam se le njegovega vzdevka, ki se je med ljudmi hitro prijel: »Dobra mera.«

Mislite, da ta zgodba nima veliko skupnega z novo Almero? Težko soglašam z vami. Že prejšnji Nissan Almera je



Napihnjen zadek in velike zadnje luči poudarjajo videz trdnosti in športnosti.

bil dober družinski avtomobil. Kako kakovostni so Nissanovi avtomobili, najbolj izrazito dokazuje kar Almerin predhodnik Sunny. Mnogi še vozijo po naših cestah. Priznati pa moramo, da Nissani, če odštejemo terence, oblikovno nikoli niso bili posebej vpadljivi avtomobili. Precej konfekcijska pa je bila tudi njihova notranjost. No, in prav to je bila morda njihova največja napaka.

Tega so se končno zavedli tudi vodilni možje pri Nissanu in pred leti zgradili povsem novo tovarno na evropskih tleh. Ni kaj, precej čudna odločitev! Zahodnoevropski proizvajalci na-

mreč svoje tovarne gradijo v vzhodni Evropi in na drugih celinah, kjer je delovna sila cenejša, pri Nissanu pa so storili prav nasprotno. Toda če pogledamo novo Almero, se jim je odločitev obrestovala. Novinka, ki je v sredini maja zapeljala tudi na naše ceste, se nam je hitro prikupila z novo obliko. Zanj so odgovornost v celoti prevzeli evropski oblikovalci. Logično, saj je tudi namenjena predvsem evropskim kupcem. Značilna prednja maska, ki skupaj z novima štiriprekatnima žarometoma ponazarja obliko kril, rahlo vzpenjajoča se stranska linija in streha, ki se proti

zadku nekoliko spusti in nato hitro dvigne (»surf tail«), Almeri zagotavljajo zadostno mero prikupnosti. Ob tem pa



Serijsko vgrajen radiokasetofon z možnostjo priključitve CD-izmenjevalnika ponuja tudi stikala za upravljanje na volanskem obroču.

nikakor ne smemo spregledati njenega zadnjega dela. Napihnjen zadek, ki smo ga pravzaprav prvič lahko videli pri Fiatu Bravu, in velike zadnje luči ne poudarjajo le trdnost in s tem varnost, ampak tudi športnost.

Ni kaj, oblikovalci so tokrat dobro opravili svoje delo. No, mnogo bolj pa me je pri novi Almeri zanimala notranjost. Pri japonskih avtomobilih me je namreč največkrat zmotilo prav to, da v notranjosti med njimi skorajda ni bilo opaziti razlik. Toda tokrat lahko trdim drugače. Evropski oblikovalci so se pri novi Almeri posvetili tudi potniški kabini in priznati

moram, da so tudi to delo opravili skorajda brez napak. Le največji esteti bodo opazili, da je na armaturni plošči morda nekoliko preveč različnih odtenkov plastike in da bi si sredinska konzola okrog vrtljivih stikal za uravnavanje prezračevanja ter pepelnika in vžigalnika morda zaslužila več oblikovne urejenosti ... zato pa si vse preostalo zasluži najvišje ocene. Prednja sedeža, na primer, sta popolnoma preoblikovana in narejena po okusu evropskih kupcev. Vozniku in sopotniku tako ponujata mnogo prijetnejše sedenje in boljši bočni oprijem, kot smo ga bili vajeni pri predhodnici. Volanski obroč je primerno odebeljen, nastavljen pa je le po višini. Kljub temu pa voznik ne bo imel težjega dela pri iskanju primerne položaja, saj je po višini nastavljen tudi sedež. Ar-



Merilniki so podnevi dobro zasenčeni, ponoči pa prijetno osvetljeni v nežno modri in živo rdeči barvi.



Zelo uporaben predal, ki ga lahko zasledimo le še v veliko večjih in predvsem dražjih avtomobilih.

ca za napajanje (12 V), predal, ki se skriva v naslonu za roke pa so oblikovali tako, da otroci vanj lahko pospravijo »Gameboya«. Ni kaj, tokrat so svoj kos avtomobila dobili tudi otroci. In če se zazremo še v prtljažnik, ugotovimo, da tudi tega oblikovalci niso spregledali. Nova Almera je ob enaki medosni razdalji za 64 milimetrov daljša, 16 milimetrov širša in 55 milimetrov višja od predhodnice, kar je mogoče opaziti tudi v prtljažnem prostoru. Vendar pa prtljažnik ni le večji, ampak je tudi skrbno obdelan. Obdan s plastiko in prevlečen s tkanino, ob straneh ponuja uporabna predala, ki ju je mogoče, kadar v njem prevažamo le malenkosti, pregraditi z mrežo. In ko želimo prepeljati nekoliko večje predmete, prav tako ne zahteva veliko dela. Dovolj je že, da prekucnemo zadnji naslonjali,



Nova oblika, kakovostnejši materiali, številni predali in predalčki ter pregledni merilniki so bistvene lastnosti nove armaturne plošče.

maturna plošča ponuja vse najnужnejše: merilnika vrtljajev in hitrosti, merilnika temperature hladilne tekočine in količine goriva v posodi ter številne opozorilne lučke. Pohvaliti pa moram tudi zasenčenost merilnikov v sončnih dnevih in njihovo osvetlitev ponoči, ki pričara kombinacijo nežno modre in živo rdeče barve. Na zadnji klopi potniki prav tako ne bodo razočarani. Almera ponuja največje zadnje naslonjalo v svojem razredu, tako da bosta dva odrasla zagotovo imela dovolj udobja. Seveda pa ni treba poudarjati, da je Almera predvsem družinski avtomobil, v

katerem na zadnji klopi navadno sedijo otroci. Tega so se zavedali tudi oblikovalci, kar dokazuje opremljenost prostora za prednjima sedežema. V konzoli med prednjima sedežema, kjer navadno najdemo pepelnik, skriva Almera predalček za odpadke, pod katerim je s simbolom poudarjeno, da ni namenjen odlaganju cigaretnih ogorkov. Nad njim je vtični

deljivi po tretjini, in odstranimo polico, ki zastira mimoidočim



Oblikovalci in inženirji so mislili tudi na malenkosti. Držalo za vrečke pred sovoznikom preprečuje nakupljenim malenkostim, da bi se vozile po avtomobilu.

pogled v prtljažni prostor - in že je prtljažnik povečan. Če pa resnično želimo iskati napake v prtljažniku, jih bomo našli le v dnu, kjer je pospravljeno rezervno kolo. Le tukaj namreč obdelava nekoliko odstopa v primerjavi s preostalo notranjostjo. V novi Almeri pa niso poskrbeli le za prtljago, ampak so dovolj prostora namenili tudi za drobnarije. V potniški kabini je namreč kar enainvajset (21) različnih predalov in predalčkov in prav za vse lahko zapišem, da so uporabni. Najdemo jih v vratih pod volanskim obročem, v in na sredinski konzoli, pred sovoznikom, v konzoli med sedežema, na hrbtih naslonjal



V opremi Luxury na zadnji klopi najdemo tudi pasova za pritrditev manjšega kovčka in dežnika, v naslonu za roke pa še držali za pločevinke in zaprt predal.



Rahlo vzpenjajoča se stranske linija in nežno padajoča streha, ki se na koncu hitro dvigne (»surf tail«), zagotavljata dovolj dobro prepoznavnost.



V opremi Luxury je tudi nad glavami vse urejeno. Osvetljeni ogledalci v senčnikih, dve bralni lučki in predal, namenjen predvsem shranjevanju očal.



Najbogatejši paket opreme ponuja dve bralni lučki tudi nad glavami potnikov na zadnjih sedežih, ob tem pa tudi tretji varnostni pas in dodatni zglavnik.

prednjih sedežev, v naslonjalu za roke na zadnji klopi in celo na stropu. Slednji je namenjen predvsem shranjevanju očal, na voljo pa je le v najbogatejšem paketu opreme Luxury. In ta je res izredno bogat. Poleg po višini nastavljivega volanskega obroča in volanskega sedeža, električno pomičnih stekel v prednjih vratih in zunanjih ogledal, dveh varnostnih blazin, osrednje ključavnice, merilnika zunanje temperature, zatemnjenih stekel in dveh bralnih lučk spredaj, ki so vključeni že v osnovno opremo Comfort, so v paketu Luxury še klimatska naprava, ki v poletnih dneh žal ni povsem kos peklenski vroči-

ni, daljinsko zaklepanje in odklepanje vozila, ABS, stranski varnostni blazini, meglenki spredaj, volanski obroč, oblečen v usnje, električni pomik stekel v zadnjih vratih, pas za pritrditev kovčka in pas za pritrditev dežnika na zadnji klopi, radiokasetofon s stikali na volanskem obroču, šest zvočnikov, osvetljeni ogledalci v senčnikih, bralni lučki zadaj, naslon za roke na zadnjih sedežih in žepa na naslonih prednjih sedežev. Pa s tem seznam še ni v celoti izčrpan. Torej, ni kaj, priznati moramo, da nova Almera resnično ponuja zelo bogate pakete opreme.

Povsem novi pa so v Almeri

tudi motorji. Tako oba bencinska s prostornino 1,5 in 1,8 litra kot tudi 2,2-litrski turbodizelski z neposrednim vbrizgom goriva. Testno Almero je poganjal največji bencinski in hkrati najmočnejši motor v paleti. Ta se lahko pohvali s prenovljenim in zmogljivejšim sistemom za nadzor sinhroniziranega delovanja ventilov (NVCS) in z neposred-

nim sistemom vžiga (NDIS), poleg tega pa še z ventilom za nadzorom vrtnčenja zraka v dovodni fazi, in sicer ga preusmerja, ko vstopa skozi sesalne cevi. Tako je pri hladnem motorju ventil zaprt, s čimer pospešuje vrtnčenje izpušnih plinov in poveča segrevanje ter zgorevanje škodljivih emisij v izpušnih plinih. Ob tem

Iz oči v oči



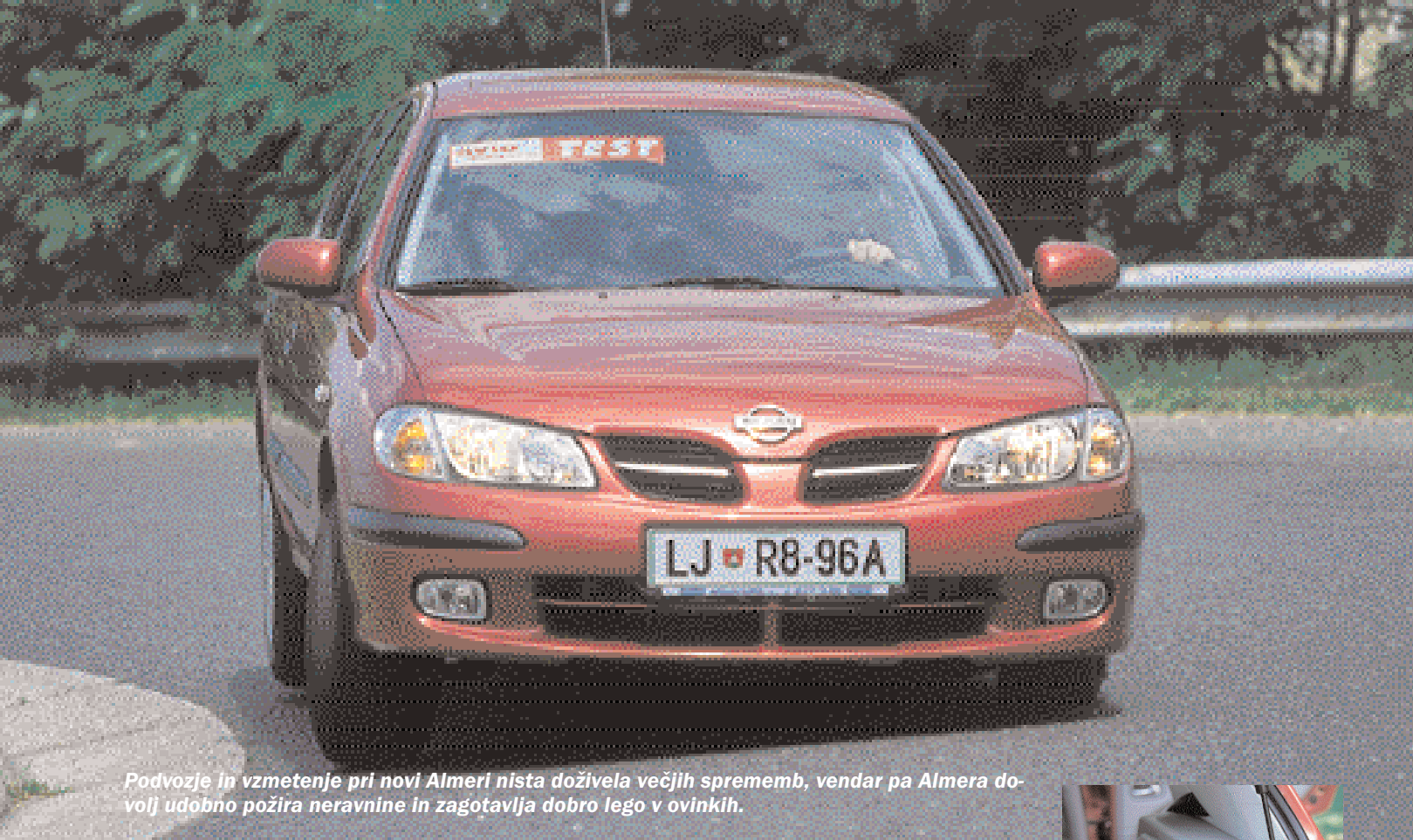
Priznam, avtomobile z avtomatskim imam rad. Kaj pomagajo natančna, športno trda

sklopka in hitri gibi menjalnika v neskončni mestni gneči! Tu se ta Almera odlično izkaže. Samodejni menjalnik je ugaljen, motor dovolj tih, počutje v notranjosti pa ob udobnih sedežih s premajhnim vzdolžnim pomikom in klimatsko napravo tudi dobro. In še presenečenje, tudi na avtocesti se tale Almera dobro znajde. Le gumba za "overdrive" na prestavni ročici ne razumem. Mar ne bi bilo enostavneje dodati še enega mesta na njeni kulisi z oznako 3?



Občutek je še vedno dober, a vseeno manj dober, kot sem ga dobil na mednarodni predstavitvi. Je pač tako, da je vrhunsko opremljen avtomobil ravno zaradi tega privlačnejši od nekoliko manj opremljenega. Ostaja pa dober vtis o mehaniki in samem videzu, pa tudi o prostornosti in uporabnosti. Še vedno trdim, da je ta Almera dobro evropeiziran japonski avtomobil.

Vinko Kernc



Podvozje in vzmetenje pri novi Almeri nista doživela večjih sprememb, vendar pa Almera dovolj udobno požira neravnine in zagotavlja dobro lego v ovinkih.

pa ne smemo spregledati še povsem novega vpetja motorja (NVH), s čimer so s prilagojenimi hidravličnimi in klasičnimi pritrdilnimi elementi občutno zmanjšali trušč in vibracije motorja, ter popolnoma spremenjenega štiristopenjskega samodejnega menjalnika. Tega ne nadzira več hidravlika, ampak elektronika. In zakaj sem omenil slednje? Zato, ker je pri testni Almeri tokrat za pretikanje skrbel prav samodejni menjalnik. Motor v kombinaciji z njim, čeprav je najmočnejši, še zdaleč ne deluje športno, zato je vožnja s takšno Almere lahko

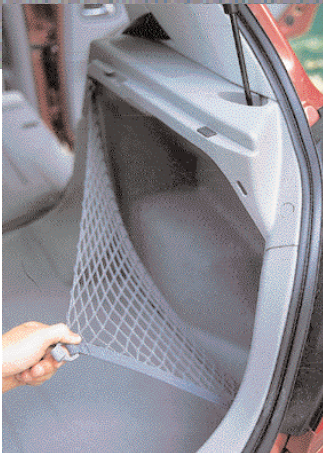


Natančno obdelan prtljažnik je večji kot pri prejšnji Almeri, po potrebi pa ga je mogoče tudi povečati.

Štirivaljni 1,8-litrski motor v Almeri je nov, čeprav po urejenosti in videzu v motornem prostoru tega ne bi mogli soditi. Kljub največji moči pa ponuja predvsem ugodno zalogo moči in navora ter še zdaleč ne športne podivjanosti.

zelo prijetna, predvsem pa umirjena. To dovoljuje tudi podvozje, ki večjih sprememb tokrat ni doživelo, kljub temu pa lahko zapišem, da je odlično uglaseno in ponuja dober kompromis med udobjem in športnostjo. Neravnine požira dovolj mehko, v ovinkih pa pretiranega nagibanja prav tako ni čutiti, kar zagotavlja dobro lego in občutek varnosti tudi takrat, ko je hitrost morda nekoliko prevelika.

Ni kaj, priznati moram, da



Vrtini ob straneh lahko pregradimo z mrežo in vanju, ko je prtljažnik prazen, odlagamo drobnarije.

je nova Almera postala zelo dober družinski avtomobil. In če ob vseh novostih, simpatični zunanji obliki, vabljivi notranjosti, najmočnejšem motorju, samodejnem menjalniku, dobri končni izdelavi, kakovostnih materialih in izredno bogatem najdražjem paketu opreme zanjo zahtevajo natanko 3.200.000 tolarjev ter dodatnih 39.900 tolarjev, če si zaželite še kovinsko barvo, potem se bo morda tudi Nissana nekoč prijel vzdevek »dobra mera«.

Matevž Korošec

avto magazin NISSAN ALMERA 1.8 AUTOMATIC LUXURY 84 kW (114 KM) 13,3 s 175 km/h 12,0 l/100km 3.239.900 SIT

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0 - 60 km/h:	5,7
0 - 80 km/h:	9,2
0 - 100 km/h:	13,3
0 - 120 km/h:	20,4
0 - 140 km/h:	30,4
1000 m z mesta:	35,4
	(149 km/h)

Prožnost

Meritev s samodejnim menjalnikom ni možna-

Največja hitrost 175 km/h (IV. prestava)

Poraba goriva

	l/100km
najmanjše povprečje	11,7
največje povprečje	12,3
skupno testno povprečje	12,0

Trušč v notranjosti

	dB
Prestava	III. IV. V.
50 km/h	56 56 56
100 km/h	67 63 62
150 km/h	68 67
Prosti tek	40

Natančnost merilnika hitrosti

kazalec na	resnično km/h
60	56,4
80	74,4
100	94,5
120	115,7
140	132,5
160	152,4

Zavorna pot

	m
od 150 km/h:	96,4
od 100 km/h:	43,7

Okoliščine meritev

T= 22 °C
p= 1022 mbar
rel. vl.= 42 %

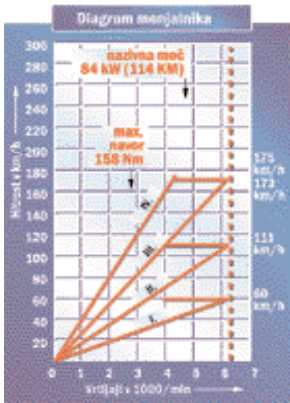
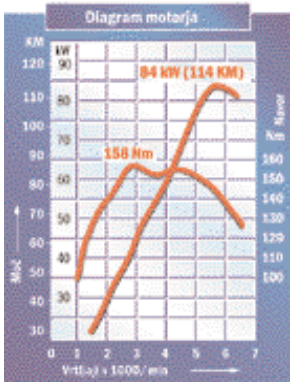
GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija:

3 leta ali 100.000 prevoženih kilometrov splošne garancije, 12-letna garancija na prerjavenje

Obvezno zavarovanje: 69.712 SIT

Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost): 76.284 SIT



CENE

Testirani model

3.239.900 (Nissan Adria)

Cene dodatne opreme

Cena osnovnega modela	3.200.000
Kovinska barva	39.900
Radjski sprejemnik	30.000
Klimatska naprava	213.000
Daljinsko zaklepanje	51.000
Alarmna naprava	55.000

Cene nekaterih nadomestnih delov

Prednji žaromet	44.371
Prednja utripalka	7.234
Prednja meglenka	22.154
Prednji odbijač	31.038
Prednja maska	19.668
Prednja šipa	48.426
Znak	7.839
Prednji blatnik	29.019
Zadnji odbijač	31.038
Zunanje ogledalo	22.957
Lahko platišče	23.562

TEHNIČNI PODATKI

Motor:

4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 80,0 × 88,8 mm - gibna prostornina 1769 cm³ - kompresija 9,5 : 1 - največja moč 84 kW (114 KM) pri 5600/min - srednja hitrost bata pri največji moči 16,6 m/s - specifična moč 47,5 kW/l (64,4 KM/l) - največji navor 158 Nm pri 2800/min - ročična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 7,0 l - motorno olje 2,7 l - akumulator 12V, 48 Ah - alternator 80 A - uravnavani katalizator

Prenos moči:

motor poganja prednja kolesa - hidravlična sklopka - 4-stopenjski samodejni menjalnik, položaji prestavne ročice P-R-N-D-2-1 - prestavna razmerja I. 2,861; II. 1,562; III. 1,000; IV. 0,698; vzvratna 2,310 - prestava v diferencialu 4,072 - platišča 6 J × 15 - gume 185/65 R 15 (Bridgestone B 391), kotalni obseg 1,87 m - hitrost v IV. prestavi pri 1000/min 39,6 km/h - rezervno kolo T135/80 D 15 na platišču 15×4T (Dunlop Space Miser), dovoljena hitrost 80 km/h

Voz in obese:

kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - Cx = 0,34 - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila - zadaj posamične obese, večvodilska vzvojna prema, vijaka vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prilno hlajene), zadaj kolturne, servo, ABS, EBD, mehanska ročna zavora na zadnja kolesa (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,8 zasuka med skrajnima točkama

Mere:

zunanje: dolžina 4184 mm - širina 1706 mm - višina 1442 mm - medosna razdalja 2535 mm - kolotek spredaj 1470 mm - zadaj 1455 mm - najmanjša razdalja od tal 140 mm - rajdni krog 10,4 m

notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1570 mm - širina (komolci) spredaj 1400 mm, zadaj 1380 mm - višina nad sedežem spredaj 950-980 mm, zadaj 930 mm - vzdolžnica prednji sedež 870-1060 mm, zadnja klop 850-600 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, zadnja klop 460 mm - premer volanskega obroča 385 mm - prtljažnik (normno) 355 l - posoda za gorivo 60 l

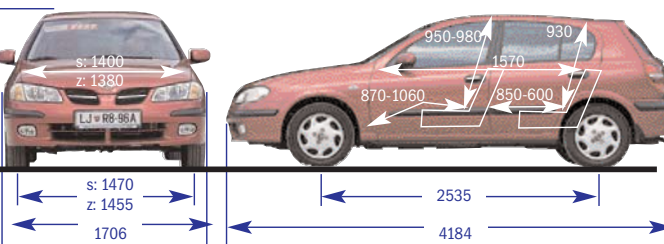
Mase:

prazno vozilo 1235 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 173 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,8 s - poraba goriva (ECE) 10,6/6,2/7,8 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

MERE



vse mere so v mm

KONČNA OCENA

Nova Almera je postala mnogo bolj evropski avtomobil, kot bi lahko pričakovali. Oblika in notranost po okusu evropskega kupca, materiali in obdelava, kot smo jo vajeni predvsem v evropskih avtomobilih, ob tem pa še bogata oprema, ki je značilna predvsem za japonske avtomobile, novi Almeri zagotavljajo mnoge prednosti pred tekmeči. Ob tem pa nikakor ne smemo pozabiti na ceno, za katero lahko z gotovostjo zapišemo, da je sprejemljiva.

- evropska filozofija
- zunanja oblika
- prijetna in uporabna notranost
- kakovostni materiali in končna obdelava
- izredno bogata oprema (paket Luxury)
- udobje
- vodljivost in lega na cesti
- (pre)slabotna klimatska naprava
- le po višini nastavljev volanski obroč
- predal pred sovoznikom nima ključavnice
- poraba goriva