

Pri polni obremenitvi

Kako v Almero spraviti štiri ljudi z veliko prtljage in jih poslati na večdnevno potovanje? Tako da odstraniš polico prtljažnika, vanj najprej zložiš, in ko ne gre, stlačiš nahrbtnike, spalne vreče, potovalke in kar je še drugega še enkrat in še enkrat ..., potem nekaj tega še na zadnje sedeže in še enkrat in še enkrat ..., se vmes dvakrat skregaš s sopotniki, ki jih boš moral prenašati naslednjih 2500 kilometrov v eno smer in še nazaj, se nato umiriš, pomisliš, zložiš spet vso kramo ven in nazaj noter, si še enkrat skočiš v lase in se potem poslovliš od tretjine opreme. »Ne gre, kaj čmo.« In nato čez dva dni v Alicanteju ugotavljaš, da so bile v tisti vreči med drugim spodnje hlače in da so na novega leta dan tudi v Španiji trgovine zaprte. Težko, skratka.

Premajhen prtljažnik in posledično premajhen življenjski prostor za štiričlansko posadko sta bili glavni pomanjkljivosti doslej najtežjega Almerinega preizkusa na našem supertestu, popotovanja proti jugu Španije, ki smo ga izvedli, ko se je katoliški svet poslavljaval od drugega tisočletja. Ko nam je namreč uspelo v ta nekaj več kot štiri metre dolg avtomobil stlačiti (skoraj) vse potrebno, bi težko rekli, da je ostalo dovolj prosto-

ra še za sopotnike. Mogoče po azijskih merilih. (Zdaj vsi tisti, ki ste opravili torturo z avtobusi po Indiji ali v kateri podobno gosto naseljeni državi tretjega sveta, veste, na kaj mislim. Na kolena, s katerimi si lahko obrišeš nos, če si slučajno pozabil na robčke.)

V redu, pretiravam, dejstvo pa je, da je bil najbolj zaželen prostor na našem potovanju tisti za volanom, kjer je vozeči lahko ugotovil nekaj zanimivih stvari. Na primer to, da

je Almera udoben avtomobil z dobrim in zmogljivim motorjem, ki pri polni obremenitvi sicer izgubi poskočnost, ohrani pa prožnost. Nekje na ljubljanski obvoznici, se spomnim, sem pretaknil v peto prestavo in potem do meje nič, v Italiji nič, če se ne motim, na Azurni obali Francije tudi ne, nekje globoko v Španiji, se mi zdi, je bilo treba pretakniti malo nižje, do tretje. Stvar v avtomobilskem nosu je lepo predla in vlekla in se ni

dala motiti niti pri ostrejših zaviranjih ali pospeševanjih. Vedno potegne. Več kot enkrat sem se zalotil, da se oziram po prestavni ročici in iščem znane oznake za samodejni menjalnik. Kar je v bistvu v redu, ker se le-ta s prevoženimi kilometri ni nič izboljšal. Še vedno je žvečilnasto nenatančen.

Pohvaliti gre tudi njeno podvozje in nasploh lego na cesti. Športne duše se bodo zdaj namrdnile, ker bo zanje očitno premehka, toda z nekaj zdravega razuma pri polaganju ovinkov vožnja tudi pri (pre)polni obtežitvi ostane nevtralna in stabilna ter v povezavi s prožnim motorjem lagodno udobna. In to lahko trdimo, potem ko smo jo preizkusili že na vseh mogočih podlagah in v vseh razmerah, ki vas lahko doletijo na cesti. Ko je, recimo, pri Bresci začelo močno snežiti in se je pri Genovi izmenjavanju snega in dežja pridružil še močan in sunkovit veter, se je pohvalno odrezal tudi nizek in zaobljen Almerin stranski profil. Še naprej se jo je dalo peljati hitro in varno.



Pohvaliti gre tudi njeno podvozje in nasploh lego na cesti.



Obloga ogledala je dobila noge v Alicanteju.



Pri speljevanju s parkirnega mesta sem za nekaj zapel in eto, se zgodi, resk, je šla barva.

Naprej. Almera je, kot smo vas seznanili v enem od prejšnjih zapisov, že utrpela prasko ali dve na svoji pločevini. Po desnem boku naj bi nas (pravzaprav jo) nekdo opraskal, medtem ko je stal avtomobil na parkirnem mestu. Opozarjam vas, da je treba takšne trditve jemati nekoliko z rezervo. Človek, še posebej moški človek in še posebej, če je v vlogi preizkusnega voznika, težko prizna svojo napako in to, da je zaupano mu reč takole nerodno in po babje naslonil na bližnji zidek. No, tvegaj bom nekaj svojega mačo ugleda in priznal, da sem tudi sam pustil svoj podpis na njeni (dotlej) lepi kovinsko modrikasto-zeleni barvi. Evo, torej, desni prednji odbijač in bok avtomobila sta moja. Pri speljevanju s parkirnega mesta sem za nekaj zapel in eto, se zgodi, resk, je šla barva. Praskica, sicer, ki pa opozarja. Almera je s svojimi baročnimi oblinami, ki jim nevajeno oko težko določi pravilni obseg, in z ne prevelikimi steklenimi površinami, ki se proti zadku enakomerno manjšajo, namreč slabo pregleden avtomobil. Vsaj

dokler se je ne navadiš. Nekaj tovrstne zame-re gre izreči tudi močno nagnjenima strešnim nosilcema, ki s svojo masivnostjo sicer dajeta občutek varnosti, vozniku pa predvsem v ostrih levih zavojih zelo zmanjšata vidno polje. Ampak to ni samo Almerina posebnost in ne preseneča, da so nekateri avtomobilski proizvajalci že začeli razmišljati o »prozornih« strešnih nosilcih.

Po našem potovanju je bilo za Almero skoraj 40.000 prevoženih kilometrov. Na seznam poškodovane ali izginule opreme lahko dodamo še plastično oblogo levega stranskega ogledala, ki je dobila noge v Alicanteju, in počen »spoiler«, ki je poškodbo utrpel (domnevam) na eni od makadamskih stranskih »bližnjic«, ki smo jih ubirali, ker smo bili preveč pametni ob prebiranju avtomobilske karte. Ampak za to ni Almera nič kriva. Gre pa na njen rovaš pokvarjeno desno stransko ogledalo, ki se je nekje pri Marseillu začelo nagibati proti asfaltu in se ga ni več dalo prepričati, da bi odbijalo podobo za nami voze-

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 - največji navor 158 Nm pri 2800/min - rolična 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 - uravnavalni 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; vzratna 3,214 - prestava v diferencialu 4,438 - gume 185/65 R 15 H (Pirelli Winter 210)

Voz in obese: 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila - zadaj posamične obese, večvodilska vzvojna prema, vijalne 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 (neosvinčeni bencin, OŠ 95

NAŠE MERITVE			
Pospeški:		Natančnost	merilnika
0-60 km/h:	4,8		hitrosti:
0-80 km/h:	7,3	kazalec na: resnično:	
0-100 km/h:	11,0	60	55,9 km/h
0-120 km/h:	16,5	80	75,6 km/h
0-140 km/h:	24,7	100	95,3 km/h
1000 m z mesta:	33,4	120	113,3 km/h
(155 km/h)		140	132,5 km/h
		160	151,7 km/h
Največja hitrost:			
187 km/h (V. prestava)			
Prožnost:			
1000 m od 40 km/h (IV.): 35,0 s (153 km/h)			
1000 m od 40 km/h (V.): 40,5 s (133 km/h)			
Zavorna pot:			
od 100 km/h:		52,8 m	
Poraba goriva:			
Testno povprečje		8,8 l/100 km	
Najmanjše povprečje		6,7 l/100 km	
Trušč v notranjosti (dB):			
Prestava:	III.	IV.	V.
			T = 2 °C
50 km/h	59	58	58
100 km/h	68	65	64
150 km/h		72	71
Prosti tek			37
Napake med testom:			
- delovanje merilnika količine goriva			

KONČNA OCENA

Ni kaj, supertestna Almera se je dodobra usidrala v naša srca in moramo priznati, da nam odlično služi. Tako na krajših kot tudi daljših poteh. Res pa je, da se v njej udobno peljeta predvsem dva odrasla človeka, saj udobje na zadnji klopi ni enako tistemu, ki ga ponujata prednja sedeža. Toda na to opozarja že z velikostjo prtljažnika, ki je namenjen predvsem potrebam družin z manjšimi otroki. In če k temu prištejemo še skoraj brezhibno delovanje, potem lahko zapišemo, da smo z njo za zdaj zadovoljni. Edino napako, ki se je do zdaj pojavila na supertestu, so namreč odpravili kar na rednem servisu.

petvratna karoserija

predali in predalčki v notranjosti

ekonomičen motor

zanesljiva lega na cesti

nenatančen menjalnik

sprejem radiokasetofona

zapiranje predala na vrhu sredinske konzole

ni dodatka ABS

CENA: 2.925.725 SIT (Nissan Adria)

čih. Kar je s skoraj povsem »zadelano« zadnjo šipo postalo precej nerodno. Drugih znakov staranja Almera ni pokazala.

Poraba se je na naši poti v povprečju gibala tik pod desetimi litri (9,6) na sto kilometrov. Glede na res veliko potovalno hitrost, ki smo si jo privoščili, in glede na neugodne vremenske razmere, ki jih je morala Almera premagovati, še vedno v mejah pričakovanega in dopustnega. Kdor se bo hotel približati tovarniško obljubljenim sedmim litrom in pol na daljših razdaljah, bo moral na pot nekoliko lažji, predvsem pa bo moral imeti nekaj lažjo nogo na stopalki za plin. Nisem pa dobil občutka, da bi bilo to nemo-goče doseči.

Nissanova Almera je torej zelo uporaben in zanesljiv avtomobil, ki prenese marsikaj, pri tem pa potnikom in vozniku ne žre živcev. Daljša potovanja? Brez težav. S štirimi potniki? Da, z osnovnim tečajem joge. Lahko pa ste seveda bolj dolgočasni in težavo preprosto rešite z uporabo strešnega prtljažnika. Navsezadnje je mnogo lepše potovati po svetu s svežimi spodnjicami. *Tadej Golob*

STROŠKI

STROŠKI SERVISOV

Redni servisi so predvideni na vsakih 15.000 kilometrov.

Prvi redni servis	14.413,00 SIT
Drugi redni servis	32.012,00 SIT
Tretji redni servis	23.478,00 SIT

Pri 30.000 kilometrih so poleg rednega servisa namestili še manjkajoči plastični del ob levi obvolanski ročici in popravili merilnik količine goriva.

DRUGI STROŠKI

Žarnici prednjih žarometov 1687,00 SIT

STROŠKI GORIVA

Stanje števca 48.305 km

Porabljeno gorivo 4250,48 litra

(povprečna poraba 8,8 l/100 km)

Stroški: 679.226,70 SIT

Količina goriva je pomnožena s ceno neosvinčenega bencina, OŠ 95, v Sloveniji na dan 9. februarja 2001 (159,6 SIT/liter).

34

avto

magazin

4/2001