

TEST: NISSAN ALMERA TINO 1,8 LUXURY

Družinske vezi

Almera
Tino

Se še spomnite zemljevida avtomobilskih tovarn iz prejšnje številke Avto magazina? Se vam je ob njem zazdelo, da ni več jasno, kdo je s kom povezan, kdo so očetje in kdo sinovi? Ja, svet avtomobilskih proizvajalcev je res zapleten, družinskih vezi je v njem mnogo. Le da se pri različnih avtomobilih te izrazijo na različne načine.

Leta 1999 je recimo Renault kupil 36,8 odstotka Nissanovih delnic, kar pomeni, da sedaj Francozi odločajo, kaj se v Nissanu dogaja. Ampak kakšnih posebnih »posledic« na Nissanovih avtomobilih ni bilo videti. Ne leta 1999, ne leta 2000, ne leta ... Resnično? Pravzaprav ne, kajti Renaultov vpliv na Nissan je najbolj opazen prav na novi Almeri Tino.

Nissanu je enoprostorec tega razreda v prodajnem programu manjkal. In obljubljali so ga že pred dvema letoma, pa ga ni in ni bilo. In ko se je vendarle pojavil,

je postalo jasno, zakaj je bilo treba nanj čakati.

Kakšna bi bila Almera Tino, če se ne bi »vmešali« renojevci, ne vemo, toda končni izdelek po sodelovanju Nissana z Renaultom je jasen. Dejstvo, da je Almera Tino precej podobna Scénicu, ne pomeni nič slabega. Teh podobnosti med Tinom in Scénicom pa je več, kot bi rekli na prvi pogled.

Navzven se družinskih vezi morda ne da takoj prepoznati, ampak oblika luči Tina je precej podobna tistim na Scénicu. Sicer

je oblika karoserije tipična za enoprostorca, linija bokov se športno dviga, zanimiv pa je tudi zadek, ki je z boka sicer videti nekoliko neskladen z ostankom avtomobila. od zadaj pa tega občutka ne daje. Poživijo ga v strešna stebrička vgrajene zadnje luči.

Več podobnosti s francoskim bratrancem boste pri Almeri Tino našli v notranjosti, še posebej, če se boste lotili raziskovanja njenih bolj praktičnih lastnosti. Recimo lastnosti sedežev. V drugi vrsti so trije, ki se jih da pomikati, zložiti ali povsem sneti iz avtomobila, si-

stem, po katerem to počnete, pa je skorajda enak kot v Scénicu. To hkrati pomeni tudi, da sedeži niso pretežki in da je njihovo zlaganje, odstranjevanje in ponovno nameščanje preprosto opravilo, ki vam že po prvem poskusu ne bo toliko presedlo, da tega ne bi počeli nikoli več. Prav na račun te prilagodljivosti je Tino zelo uporaben avto, saj se z nekaj potezami iz udobnega avtomobila za prevoz petih oseb spremeni v mini kombi. Za potnike zadaj je nasploh dobro poskrbljeno, saj je prostora za glave in kolena dovolj, zadaj je

tudi 12-voltna vtičnica, da se lahko otroci zabavajo z različnimi (ponavadi glasno piskajočimi) elektronskimi igračkami, mizice na hrbtih prednjih sedežev pa bodo zagotovile tudi mirno malicanje in manj kečapa na zadnjih sedežih.

Veliko je tudi skritih predalčkov. Tako kot v Scénicu boste dva našli v tleh pred zadnjimi sedeži, v levem je nameščena celo mini košarica. Tisti, ki čez mejo občasno radi odpeljete tudi kaj, česar uradno ne bi smeli (ali pa si ne želite plačati carine za kako malenkost), boste veselili še nekaj

skritih predalčkov, recimo pod zadnjimi sedeži, ki jih, če ne preberete tega testa ali pa navodil za uporabo, odkrijete bolj po naključju. Noben od teh predalčkov sicer ni dovolj velik, da bi v njem tihotapili televizor, znajo pa priti še kako prav pri kakih počitniških potepanjih, ko je treba med ogledom mesta recimo varno spraviti kako dragocenejšo drobnarijo. Za dostop do nekaterih izmed teh predalčkov bi morali namreč tisti, ki bi hoteli iz njih kaj ukrasti, ne le vlomiti v avto, temveč ga skorajda razstaviti na polovico.



Almera Tino se po zaslugi tršega podvozja dobro znajde med ovinki.



Prtljažnika je v osnovi za 440 litrov, po pričakovanjih pa je zelo prilagodljiv.



Udobni sedeži, dovolj opreme, dovolj kakovostni materiali: počutje na prednjih sedežih je dobro.



1,8-litrski štirivaljnik bi lahko imel tudi več moči, zato pa se izkaže s prožnostjo in dokaj nizko porabo.



Otroci bodo veseli - zadaj so potnikom na voljo zložitve mizice, 12-voltna vtičnica, veliko predalčkov in dovolj prostora.



Za malenkosti je v Tino dobro poskrbljeno, tudi s predalom na vratih, ki s pomočjo elastične mreže požre tudi večje predmete.



Predalčki pod zadnjimi sedeži so skriti, a uporabni.

Tipično enoprostorska je Almera Tino tudi na prednjih sedežih. Na njih se sedi dokaj visoko (ampak ne previsoko, saj je sedež oddaljen od voznika, stopalke so nekoliko preblizu - skratka ima vse značilnosti sedenja v večini manjših in večjih enoprostorcev. Sedeži imajo malo prekratko sedalno površino, sicer pa so tudi na daljših poteh dovolj udobni.

Zanimiva je oblika armaturne plošče, na kateri prevladuje velik okrogel merilnik hitrosti, medtem ko je merilnik vrtljajev precej manjši, kot da bi oblikovalci hoteli poudariti še družinskost Tina. Pa jim tega pravzaprav ne bi bilo treba, saj se dobro znajde tudi v rokah bolj športno »pduhovljenega« voznika.

Podvozje namreč ni po francosko mehko, temveč je dovolj čvrsto, da se Tino v ovinkih ne nagiba kot jahta, volan pa je dovolj neposreden, da je pretikanje Tina skozi zaporedja ovinkov varno opravilo. Kljub malo bolj čvrstemu vzmetenju Tino na neravni cesti potnikov ne pretrese.

Manj dorasla voznikovim zahtevam, če so te večje od umirjene, družinske voznje, sta motor in menjalnik. Slednji je sicer dobro izračunan, toda gibi precej dolge prestavne ročice so predolgi in preveč gumijasti, da bi bili desni roki v užitek. So pa zato vsaj natančni. Na umirjeno vožnjo je naravnani tudi motor. 1,8-litrski štirivaljnik zmora umirjenih 114 konjev, kar ni šte-

vilka, ki bi ob 1830 kilogramih največje dovoljene skupne mase vzbujala občudovanje, zato pa motor postreže z največ 158 Njutnmetri navora, ki je razporejen dovolj dobro, da se motor lahko pohvali z zadostno prožnostjo, da tudi hitreje napredovanje po cesti ni nemogoče. Res je, malo večje zmogljivosti ne bi bile odveč, a za vsakdanjo

Renaultov vpliv na Nissan je najbolj opazen prav na novi Almeri Tino.

uporabo, ki ji je tak avtomobil tudi namenjen, je motor dovolj zmogljiv. Tudi zato, ker se njegova prožnost na koncu pozna tudi pri porabi. Ta je namreč ugodno zmerna, saj bo Tino zahteval le dobrih 10 litrov na 100 prevoženih kilometrov.

Za varnost je dobro poskrbljeno. Na testu EuroNCAP je

Tino dobil štiri zvezdice, posebno dobro se je odrezal pri bočnih trčenjih, tudi po zaslugi prednjih in stranskih varnostnih zračnih blazin. Pri pasivni varnosti torej ni težav, dobro pa je poskrbljeno tudi za aktivno varnost. Poleg zanesljivega podvozja so tu še zanesljive zavore, ki so odporne na pregrevanje in opremljene z ABS in elektronskim razdelilnikom zavorne moči EBD.

Za udobje poskrbi tudi bogata oprema. Sem sodi klimatska naprava pa seveda električni pomik stekel in daljinsko centralno zaklepanje, k poglavju varnost pa sodijo tudi meglenke.

Almeri Tino se torej Renaultov vpliv pozna - in to ni nič slabega. Na ta račun je namreč dobila nekaj še kako pomembnih podrobnosti, ki ji krepko dvigujejo možnost za njen uspeh na trgu.

Dušan Lukič

Iz oči v oči



Čakali smo ga dolgo, toda vse kaže, da ne zaman. Almera Tino ni zgolj enoprostorec, narejen iz Almere, pač pa enoprostorec, narejen na osnovi Almere. To sporoča že s svojo obliko, prav tako pa tudi z uporabno in izjemno prilagodljivo potniško kabino, za katero so brez dvoma poskrbeli pri Renaultu. Podobnost z Renaultovim Scénicom namreč nikakor ni zgolj naključna.

Matevž Korošec

avto magazin XXXX

84 kW (114 KM) • 12,2 s • 171 km/h • 11,2 l/100 km • 3.890.000 SIT

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-60 km/h:	5,4
0-80 km/h:	8,1
0-100 km/h:	12,2
0-120 km/h:	17,2
0-140 km/h:	25,1
1000 m z mesta:	32,5

(155 km/h)

Prožnost

1000 m od 40 km/h (IV):	s
	38,1
1000 m od 40 km/h (V):	s
	42,1

(127 km/h)

Največja hitrost

171 km/h

(V. prestava)

Poraba goriva

najmanjše povprečje	l/100 km
	10,3
največje povprečje	l/100 km
	12,2
skupno testno povprečje	l/100 km
	11,2

Trušč v notranjosti

Prestava	III.	IV.	V.
50 km/h	56	56	56
100 km/h	68	64	63
150 km/h	72	71	71
Prosti tek			36

Natančnost merilnika hitrosti

Kazalec na	resnično km/h
60	55,4
80	75,1
100	93,6
120	112,5
140	134,5
150	141,3

Zavorna pot

od 100 km/h: 46,2

Okoliščine meritev

T = 26 °C
p = 1080 mbar
rel. vl. = 55 %

Napake med testom

- brez napak

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija:

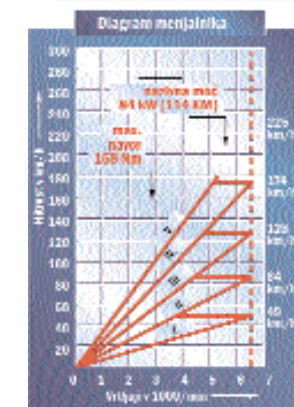
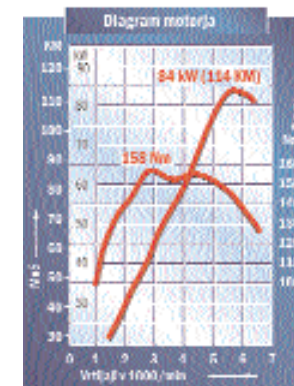
3 leta ali 100.000 prevoženih kilometrov splošne garancije, 12 - letna garancija na prerjavenje

Obvezno zavarovanje:

86.000 SIT

Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost):

105.000 SIT



CENE

Testirani model

Cena osnovnega modela	3.890.000
Kovinska barva	48.800
Priprava vozila	20.300

Cene dodatne opreme

Cena osnovnega modela	3.890.000
Kovinska barva	48.800
Priprava vozila	20.300

Cene nekaterih nadomestnih delov

Prednji žaromet z utripalko	49.600
Prednja meglenka	26.600
Prednji odbijač	38.000
Prednja maska	12.140
Vetrobransko steklo	64.900
Znak	8.800
Prednji blatnik	34.700
Zadnji odbijač	38.080
Zunanje ogledalo	42.370
Lahko platišče	42.000

SIT

3.890.000
(Nissan Adria)

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 - ročni 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 - uravnnavani katalizator

Prenos moči:

motor poganja prednja kolesa - enokolutna suha sklopka - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,333; II. 1,955; III. 1,286; IV. 0,927; V. 0,733; vzvratna 3,214 - prestava v diferencialu 4,438 - platišča 6J × 15 - gume 185/65 R 15 H (Bridgestone B391), kotalni obseg 1,87 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 34,6 km/h

Voz in obese:

limuzinski kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - C, = ni podatka - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vzdolžna vodila, Scott-Russellova prečna vodila, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, EBD, mehanska ročna zavora na zadnja kolesa (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,2 zasuka med skrajnjima točkama

Mere:

zunanje: dolžina 4264 mm - širina 1758 mm - višina 1608 mm - medosna razdalja 2535 mm - kolotek spredaj 1535 mm - zadaj 1510 mm - najmanjša razdalja od tal 150 mm - rajdni krog 10,2 m

notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1570-1670 mm - širina (komolci) spredaj 1450 mm, zadaj 1440 mm - višina nad sedežem spredaj 970-990 mm, zadaj 930 mm - vzdolžnica prednji sedež 860-1050 mm, zadnja klop 880-550 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 510 mm, zadnja klop 465 mm - premer volanskega obroča 385 mm - prtlačnik (normno) 440-850 l - posoda za gorivo 60 l

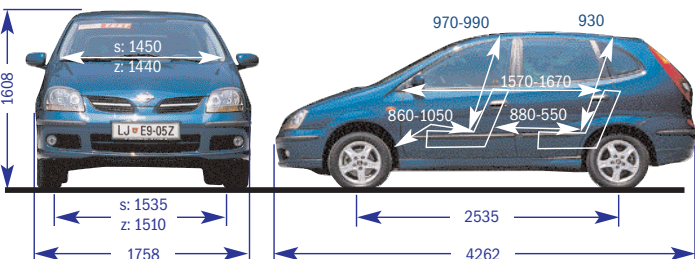
Mase:

prazno vozilo 1370 kg - dovoljena skupna masa 1830 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1250 kg, brez zavore 700 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna):

največja hitrost 173 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,7 s - poraba goriva (ECE) 10,3/6,3/7,8 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

MERE



vse mere so v mm

KONČNA OCENA

Almera Tino združuje vse tisto, kar mali enoprostorec potrebuje, da ni le uporaben, temveč tudi praktičen. In glede na to tudi cena ni nesprijemljiva.

- ⊕ prostori za drobnarije
- ⊕ oprema
- ⊕ zavore
- ⊕ prostornost
- ⊖ zmogljivosti motorja
- ⊖ volan je preveč oddaljen od voznika
- ⊖ prestavna ročica