

KRATEK TEST - NISSAN ALMERA TINO 2.0 CVT

Bodite enakovredni!



O Nissanovi Almeri Tino smo že pisali, podelili smo ji kar dobro oceno. Šlo je za različico z 1,8-litrskim motorjem in s petstopenjskim menjalnikom, tokrat pa smo preskusili, kako se obnese dva decilitra večji motor v kombinaciji z brezstopenjskim menjalnikom CVT.

Ker se tudi ta testna Almera Tino vsaj po videzu in svoji ergonomiji od že preskušene skoraj ni razlikovala, naj ponovimo le na kratko. Njeno bistvo je prilagodljivost. Trije sedeži v drugi vrsti so zlahka odstranljivi oziroma zlozljivi, kar daje veliko možnih kombinacij potnikov in tovora. Na njih se sedi dobro, pa tudi prostora v prtljažniku je že v osnovi, ob petih sedežih v avtomobilu, povsem dovolj. Potnikom je na voljo dobrodošel kup odlagalnih prostorčkov, od najmanjših, v katere lahko zataknete komaj kaj več od mobilnika, do večjih in pokritih, pohvaliti pa velja predvsem tiste na vratih. So mrežasti, kar pomeni, da znajo požreti precej več, kot bi jim pripisali na prvi pogled.

Tino zahteva (brezstopenjsko) prilagodljivega voznika.

Tudi spredaj je sedenje dobro, po standardu za enoprostorce, seveda. Sedi se precej visoko, volan je za visokorasle voznike preveč oddaljen in preveč položen, toda na splošno je počutje spredaj vsaj tako dobro kot pri konkurenci.

Tudi podvozje se izkaže; je namreč dovolj mehko, da vožnja po slabših cestah ne bo spravila v obup vašega ortopeda, in ravno še dovolj čvrsto, da se Almera Tino v ovinkih ne nagiba preveč. Lega na cesti je sicer nagnjena k varnemu podkrmljenju, edini minus pa bi lahko pripisali, največkrat ob ostrem zaviranju v hitreje voženih ovinkih (kar na cesti, ko se voznik pred ovinkom ušteje, ni nobena redkost), prehitremu zadku, ki pa se ga da na srečo dokaj zlahka ukrotiti.

Bistvo tokrat preizkušenega Tina se skriva pod motornim pokrovom. Tam je nameščen dvolitrski bencinski štirivaljnik, ki zmore okroglih 100 kW oziroma 136 konjev, na voljo pa je le v kombinaciji z brezstopenjskim menjalnikom CVT. In prav zaradi te kombinacije tudi naslov članka.

Motor sam je sicer dokaj zmogljiv, a tudi malce preveč požrešen in predvsem v območju med 5 in 6 tisoč vrtljaji preglasen. In ravno tam se ob do konca pritisnjeni stopalki za plin ves čas vrti. Brezstopenjski samodejni menjalnik namreč ob polnem pospeševanju motor ves čas drži v območju največje moči, torej pri malo manj kot 6 tisoč vrtljajih. Posledica? Če hitro speljete s cestninske postaje, boste naslednjih deset ali petnajst sekund poslušali tuljenje motorja. Če pritisak na stopalko za plin za hip popustite, vrtljaji in hrup sicer padejo, vendar je tudi pospeševanje počasnejše. In v dnevu ali dveh se voznik nauči, da je najbolje voziti čim bolj enakomerno, pravočasno malo zmanjšati hitrost (recimo na avtocesti) namesto ostrega zaviranja v zadnjem hipu in potem dolgega pospeševanja. Če z Almero Tino CVT vozite kolikor toliko enakomerno, se pogonska kombinacija izkaže za uglajeno. Nobenih sunkov, nobenega hrupa, nič. Če pa ste bolj zahtevni, bo hrupa veliko, menjalnik lahko kljub temu, da je brezstopenjski, cukne, poraba pa precej naraste. Na našem testu, recimo, se je vrtela okoli ne preveč ugodnih 13 litrov, zato smo se hitro privadili enakomerni vožnji.

Torej, ni dvoma, komu je Tino namenjen: tistim umirjenim voznikom, ki cenijo predvsem udobno vožnjo. Vsi ostali bodo morali poseči po drugem motorju in menjalniku.

Dušan Lukič



Brezstopenjski menjalnik in dvolitrski motor nista najboljša kombinacija.



V zanimivo oblikovani notranjosti najdete vsaj tri različne barve plastike.

</