

Vozili smo

NISSAN ALMERA

# ČAS PO SONCU

Tudi v deželi  
vzhajajočega sonca  
sonce kdaj pa kdaj  
zaide. Na primer nissan  
sunny: sonček, ki je bil  
na avtomobilskem nebu  
skoraj celo desetletje,  
je prav zdaj izginil za  
obzorjem.







Nissan almera: novo ime samo po sebi nima pomena, njegova prednost je v tem, da ga večina Evropejcev enako izgovarja. Pomeni pa nov avtomobil. Almera je dvojčica novega pulsarja. Oba izdelujejo na Japonskem, toda almera je avtomobil, nalašč za Evropo. Ker spada v segment C, se vriva med golfa, escorta in astro.

Ker sledi evropskim željam, je na voljo kot kombilimuzina s tremi ali s petimi vrati in kot limuzina s klasično stopničastim zadkom. In ker je almera z obliko namenjena predvsem mlajšim kupcem, je motorna ponudba (vsaj za zdaj) enostavna: 1,4- in 1,6-litrska bencinska motorja ter 2,0-litrski dizel.

Almera je moderen avtomobil: kompakten in dovolj prostoren; zmerno aerodinamičen ( $C_x = 0,33/0,32$ ) in čvrst; stopnjevaje udoben (paketi opreme: LX, GX, SLX) in športen (paketa S in SR); navidezno preprost, a z veliko varnostne opreme (ABS, zračni vreči, bočne ojačitve, samozategovalni-



ki varnostnih pasov) in v celem ugodno zmogljiv.

Ko bodo prihodnje leto dodali še različico GTI (3 vrata), bo almerina ponudba zaokrožena. In možnost izbire bo podobna, kot je bila pri sunnyju.

Medosna razdalja je za 105 milimetrov daljša kot pri sunnyju in trikrat enaka. Med karoserijskima dolžinama trivratne in petvratne almere ni razlik, limuzina (4 vrata)

pa je za 20 centimetrov daljša od njiju.

Še posebej evropska hoče biti kombilimuzina s petimi vrati. Da vam je oblikovalska rešitev zadnjih bočnih vrat in tretjih bočnih oken takoj všeč, sploh ni obvezno. Ugajati začne namreč šele po tretjem, četrtem, desetem pogledu. In ko ugotovite, da je prtljažnik (340 litrov) zares enako velik (majhen?) kot pri trivratni različici, je tolažba leta, da je dostopnost zadnje klopi zaradi dodatnega para vrat bistveno lažja.

Notranjost je trikrat enaka s preveč japonske plastike, z rahlo ostarelimi

stikali in ročicami ter z vonjem, ki se mu pri novih nissanah ni mogoče ogniti.

Ampak prednja sedeža sta ergonomsko nova, prestavna ročica seže pripravno visoko, merilniki so izredno pregledni in opora za levo nogo (kadar ta ni na pedalju sklopke) je vzorno odmerjena.

Udobno tišino v vozilu moti le zgornje območje motornih vrtljajev. Bencinska štirivaljnika sta seveda šestnajstventilska, klasičnemu dizlu pa streže Boschov visokotlačni sistem za gorivo.

Nova za almero (po sunnyju) in

podobna kot pri večji maximi QX je večvodilska zadnja prema, ki streže z natančno geometrijo, s skrbno odmerjeno kinematiko, z lahkostjo, s prostorsko skromnostjo ter z uspešnim preprečevanjem treslajev in trušča z vozišča.

Almerino podvozje je v celem zelo spretno uravnano na udobje, na nevtralnost lege vozila na cesti, pa tudi - z volanskim servoojačevalnikom vred - na lahkotnost vođenja. Všteviš zanesljive zavore.



Jasno: vse to so vtisi po prvih, dokaj kratkih in na hitrostno strogih nizozemskih cestah prevoženih kilometrih. Več o almeri bo pokazal naš po pravilu zahtevni test. Se pa že zdaj ve, da čas po soncu ni vedno slab: zvezdam omogoči, da zažarijo.

MARTIN ČESENJ

NISSAN ALMERA	1.4	1.6	2.0 DIESEL
motor (zasnova)	4 valjni, vrstni		
gibna prostornina (ccm)	1392	1597	1974
največja moč (kW/KM pri 1/min)	64/87 pri 6000	73/100 pri 6000	55/75 pri 4800
največji navor (Nm pri 1/min)	116 pri 4000	136 pri 4000	132 pri 2800
prednja prema	posamične obese, vzmetne noge, prečna vodila, stabilizator		
zadnja prema	večvodilska prema, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki		
teža praznega vozila (kg)	1035/1225		
dolžina x širina x višina (mm)	4120 (limuzina: 4320) x 1690 x 1395		
največja hitrost (km/h)	172	180	156
pospešek 0-100 km/h	12.6	11.0	16.8
poraba goriva po DIN (l/100 km)	5.2/6.6/8.0	5.5/7.2/8.6	4.7/6.2/6.9

