

Lepota po ameriško



Naj trdijo, kar hočejo, še vedno je narejena bolj po ameriških standardih kot po evropskih. Pravzaprav so jo še povečali. Maxima je v primerjavi s prvo generacijo pridobila 15 centimetrov v dolžino in 1 centimeter v širino. Megalomansko!

FOTO: UROŠ POTOČNIK

Verjamem, da se na veliki zelenici pred atrijsko hišo ameriškega družinskega očeta takšna Maxima dobro obnese. Je dovolj velika, črne barve in s kičastimi rumenimi odsevniki v odbijačih. Tudi pokromanih dodatkov, obrob in kljuk na vratih ne manjka. Samodejni menjalnik je v Ameriki tako ali tako nepogrešljiv in nenadomestljiv. In pri tem dam Američanom popolnoma prav. Čez udobje ga ni! Avtomatika je v drugi generaciji Maxime narejena posebej za ta avtomobil. Ima štiri stopnje, sku-

paj z »over drive«, ki je nekakšna četrta prestava, vključni pa se s pritiskom na gumb na prestavni ročici. Pri mestni vožnji v položaju D menjalnik torej uporablja Maxima sploh ni slab avtomobil, lahko pa bi bila še veliko bolj a, če bi dodelali tudi drobne detajle.

lja samo tri prestave, kar pomeni večjo poskočnost in manj prestavljanja. »Over drive« pride bolj v poštev na avtocestnih odsekih pri večjih hitrostih, kjer je še ena prestava dobrodošla. Elektronski nadzor nad menjalnikom omogoča mehko prestavljanje brez nepotrebnih sunkovitih reakcij. Menjalnik ni povsem na ravni nekaterih evropskih (nemških) samodejnih menjalnikov zadnje generacije, trdim pa, da je vendarle zelo dober izdelek, ki lahko

zadovolji tudi nadpovprečno zahtevnega uporabnika. Dva dodatna podprograma za bolj športno in zimsko vožnjo omogočata še dodatne možnosti. Toda običajni samodejni program se od bolj športnega v praksi pravzaprav bistveno ne razlikuje. Bolj uporaben je zimski, pri speljevanju namreč uporablja višjo prestavo in tako preprečuje nepotrebne zdrse pogonskih koles. Zanimivo je, da Maxima

kljub veliki moči nima posebnega elektronskega dodatka proti zdrsu koles, kot je na primer traction control. Na mokrih in spolzkih podlagah bi včasih prišel kar prav.

Z novo obliko so Maximo tudi podaljšali. V dolžino meri skoraj pet metrov! K 15 centimetrov večji dolžini so verjetno največ prispevali veliki odbijači, ki iz že tako dolgega nosu in zadka še posebej izstopajo. Pravijo, da je to koristno, saj oblika

in materiali brez škode prenesejo lažje trke do hitrosti 8 km/h. Na parkiriščih ste torej že zmagali! Vendar vedite, da petmetrske ladje kljub »mehkim« odbijačem in kljub okrenosti ter relativno dobri preglednosti vseeno ne boste spravili prav na vsako parkirišče.

S 5 centimetrov večjo medosno razdaljo so inženirji pridobili več prostora v notranjosti. Pohvalijo se s 3,5 centimetra več prostora tako na prednjih kot na zadnjih sedežih. In za povprečno visoke ga je res več kot dovolj. Tudi v širino. Podatek o notranji širini je sam po sebi zgovoren, občutek pa tudi. Volanski obroč s premerom 39 centimetrov bi bil marsikje drugje videti



Nevsakdanja osvetljava merilnikov.



Dobra, nevtralna lega v ovinku kljub velikosti in teži avtomobila.



Prava ameriška družinska limuzina, ki se dobro poda zelenici pred atrijsko hišo na Beverly Hillsu. Kako pa bi bilo s kranjsko kmetijo? Vsekakor Maxima bolj sodi pred ugledno slovensko poslovno stavbo.

velikanski, v Maximi pa se zdi ravno pravnjki.

Ko že omenjam velikost, ne smem mimo velikankega prtljažnika. S prostornino 520 litrov je kar za 80 litrov večji od tistega v prejšnji Maximi. Tudi odprtina ni ravno majhna, le odpreti ga ne boste mogli od zunaj. Pravzaprav lahko, le ugasniti bo treba motor in uporabiti ključ. Odprli ga boste lahko tudi z gumbom na voznikovih vratih. Mogoče še ena narodnost. Ne igrajte se z gumbi za odpiranje med vožnjo. Tako prtljažnik kot pokrov posode za gorivo ne bosta upoštevala, da se vozilo premika, in se bosta meni nič tebi nič poslušno odprla. Potem ne bo kazalo drugega, kot da ustavite in ju zaprete.

Zanimivi so merilniki. Brez osvetljava so nevidni tudi podnevi. Osvetlijo se šele, ko obrne mo ključ v kontaktni ključavnicici. Sistem bi deloval popolnoma brezhibno, če ne bi bilo našega prometnega zakona o prižganih lučeh tudi podnevi. Podnevi je najmočnejša osvetlitev potrebna

za dobro vidnost, ponoči pa premočno bode v oči. Z reostat-skim stikalom se da osvetlitev sicer dobro naravnati, vendar morate to početi vsako jutro in vsak večer. Prvič je zanimivo, po sto petinsedemdesetih ponovitvah pa prav lahko postane nadležno. Na žalost! Na žalost sta tudi digitalna ura in prikazovalnik klimatske naprave pri prižganih (sicer odličnih ksenonskih) lučeh in dnevni svetlobi slabo vidna. Mogoče so to res malenkosti, ampak za nekatere moteče. Saj res, tudi stikala tempomata, upravljalnika radia in potovalnega računalnika na volanskem obroču so ponoči neosvetljena ... Tale pa že malo pretirava, si verjetno mislite, ampak ne! Maxima sploh ni slab avtomobil, lahko pa bi bila še veliko boljša, če bi dodelali tudi detajle. Od nemške konkurence je res bistveno cenejša, vendar tudi to vedno ne odtehta. Se pač že spogleduje z avtomobilskim razredom, kjer sama cena mogoče niti ni več tako pomembna.

Nekoliko bolje je z razpore-



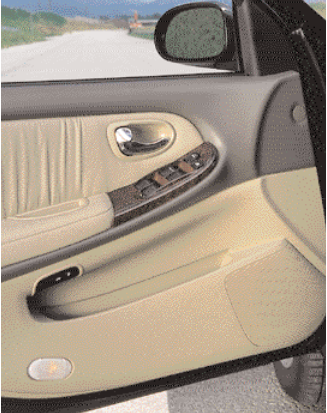
Armatura plošča! Za japonski avtomobil že kar presenetljiva razgibanost. Se dolgočasje posavlja?

ditvijo stikal in ergonomijo same armaturne plošče. Vse skupaj je dovolj dinamično in na dosegu rok ter oči, predvsem pa različni materiali in oblike dajejo nekakšno svežino in razbijajo monotonijo. Lahko bi rekel dovolj razgibano in zanimivo, kar pri Japoncih ni ravno pogost pojav. Veliko bolje se Japonci znajdejo z odlagalnimi predali. Meni so najljubši tisti okoli prestavne ročice in za njo. Če bi bili v prvem razredu osnovne šole, bi Maxima za to dobila veliko čebelico.

Maxima ne skopari ne z obliko ne z motorno ponudbo. Trilitrski V6 motor, v celoti iz aluminija, zagotavlja bogato zalogo moči. Že tako dober motor, ki je na ameriškem trgu zadnjih ne-

kaj let veljal za enega boljših motorjev, so obdelali »finomehaniki«. Povečali so mu največjo moč, hkrati pa dosegli tudi boljše zmogljivosti pri nizkih vrtiljajih motorja. Avtomobilu kljub zajetni masi ni mogoče oporekati živahnosti, seveda zahvaljujoč zmogljivemu motorju. Druga plat te medalje je seveda poraba goriva. S povprečjem 13,6 litra ne sodi ravno med varčne. Večino testnih voženj smo res opravili po mestu, tako da tudi tista do Maribora in nazaj ni mogla bistveno popraviti rezultata. Ampak če vas to kaj potolaži: tudi pri konkurenci ni na tem področju veliko bolje.

Dinamične lastnosti Maxime so kljub njeni velikosti prese-



Usnje, krom in les tudi na vratih. Običajnim stikalom za pomik šip in zaklepanje (zgoraj) sta se na spodnjem delu naslona pridružila še dva: za prtljažnik in posodo za gorivo. Pozor, delujeta tudi med vožnjo!



Elektrika za nastavitve in ogrevanje, svetlo usnje za prestiž, udobja pa ravno prav.



Več kot dovolj prostora in udobja za dva, in če je treba, se najde dovolj prostora tudi za tretjega. Z zložljivim naslonom (po tretjini) lahko povečamo prtljažnik.

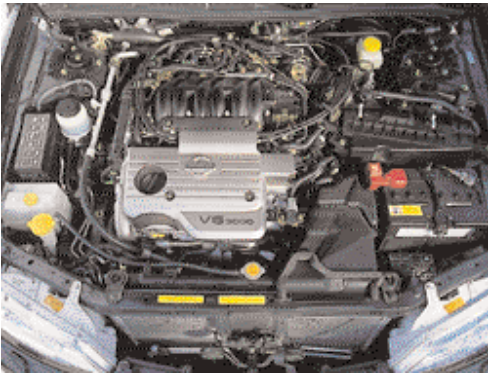


Ogromen prtljažnik (520 litrov) nima zunanjšega gumba ali ročice za odpiranje.

netljivo dobre. V ovinkih se obnaša poslušno in nevtrarno. Ne motijo niti neravnine. To pomeni, da so podvozje dobro na novo uglasili. Odlične so zavore, tako po občutku kot tudi po rezultatih naših meritev. Skratka, način vožnje, naj bo lačen ali pa dinamičen, Maximi ne dela velikih preglavic.

To pa je tudi poglavje, s katerim se zgodba konča. Vožnja z Maximo je udobna, varna in zanesljiva. Če vas ne moti nekaj malenkosti, boste lahko presneto zadovoljni, če pa ste pikolovski, pogledajte h konkurenci. Toda pazite, tudi tam niso brez napak!

Igor Pucihar



Elektromehanskega šavja Japonci še ne znajo skriti pod plastični pokrov. Zelo dober motor pa ima samo eno slabo lastnost: malce pretirano žejo.

avto magazin NISSAN MAXIMA QX 3.0 V6

147 kW (200 KM) ● 9,7 s ● 213 km/h ● 13,6 l/100km ● 6.485.611 SIT

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0 - 60 km/h:	4,6
0 - 80 km/h:	6,9
0 - 100 km/h:	9,7
0 - 120 km/h:	13,1
0 - 140 km/h:	18,3
0 - 160 km/h:	25,5
1000 m z mesta:	30,9
	(173 km/h)

Prožnost

Meritev s samodejnim menjalnikom ni mogoča.

Največja hitrost 213 km/h (IV. prestava)

Poraba goriva

l/100km	
najmanjše povprečje	12,6
največje povprečje	14,0
skupno testno povprečje	13,6

Trušč v notranjosti

dB	
Prestava	III. IV. V.
50 km/h	55 53 53
100 km/h	64 62 61
150 km/h	68 67
200 km/h	72
Prosti tek	37

Natančnost merilnika hitrosti

kazalec na	resnično km/h
60	59,0
80	77,7
100	97,2
120	114,0
140	133,9
160	152,6
180	173,7

Zavorna pot

m	
od 150 km/h:	94,9
od 100 km/h:	42,8

Okoliščine meritev

T = 20 °C
p = 998 mbar
rel. vl. = 89 %

Napake med testom

- brez napak

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija:

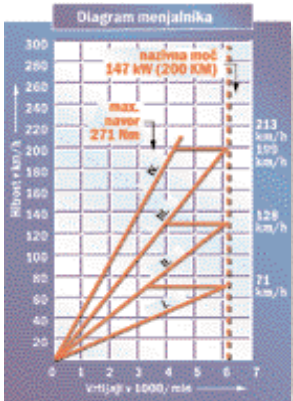
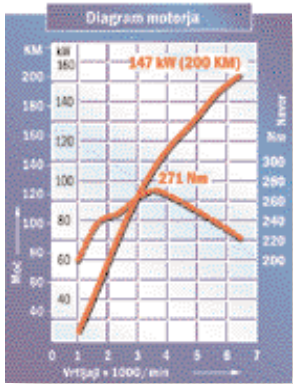
3 leta ali 100.000 prevoženih kilometrov, 12 let na prebravanje

Obvezno zavarovanje:

143.900 SIT

Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost):

180.000 SIT



CENE

Testirani model

Cena osnovnega modela	6.183.552
Samodejni menjalnik	302.059
Kovinska barva	59.000
Navigacija	305.109

Cene nekaterih nadomestnih delov

Prednji žaromet	262.022
Prednja utripalka	8.600
Prednja meglenka	36.593
Prednji odbijač	75.413
Prednja maska	46.125
Prednja šipa	237.656
Znak	5.845
Prednji blatnik	59.065
Zadnji odbijač	73.683
Zunanje ogledalo	42.842
Lahko platišče	69.586

TEHNIČNI PODATKI

Motor:

6-valjni - 4-taktni - V-60° - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 93,0 × 73,3 mm - gibna prostornina 2988 cm³ - kompresija 10,0 : 1 - največja moč 147 kW (200 KM) pri 6400/min - srednja hitrost bata pri največji moči 15,6 m/s - specifična moč 49,2 kW/l (66,9 KM/l) - največji navor 271 Nm pri 3600/min - ročna gred v 4 ležajih - 2 × 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - blok in glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig (NDIS) - tekočinsko hlajenje 9,0 l - motorno olje 3,9 l - akumulator 12V, 60 Ah - alternator 100 A - uravnavani katalizator

Prenos moči:

motor poganja prednja kolesa - hidravlična sklopka - 4-stopenjski samodejni menjalnik, položaji prestavne ročice P-R-N-D-2-1 (trije programi prestavljanja) - prestavna razmerja I. 2,790; II. 1,550; III. 1,000; IV. 0,690; vzvratna 2,270 - prestava v diferencialu 3,620 - platišča 6,5J × 16 - gume 215/55 R 16 (Michelin Pilot Primacy), kotalni obseg 1,93 m - hitrost v IV. prestavi pri 1000/min 46,6 km/h

Voz in obese:

limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoğa prema, vzdolžna vodila, Scott-Russlova prečna vodila, vzmetne noge, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prislino hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnja kolesa (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,1 zasuka med skrajnima točkama

Mere:

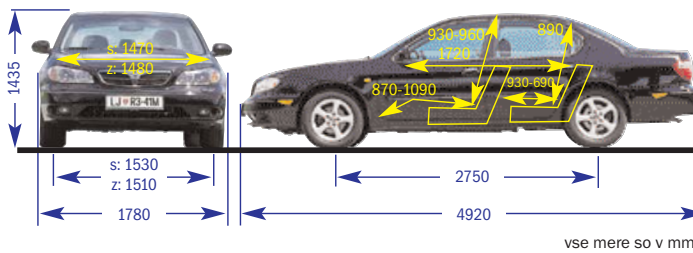
zunanje: dolžina 4920 mm - širina 1780 mm - višina 1435 mm - medosna razdalja 2750 mm - kolotek spredaj 1530 mm - zadaj 1510 mm - najmanjša razdalja od tal 140 mm - rajdni krog 11,6 m

notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1720 mm - širina (komolci) spredaj 1470 mm, zadaj 1480 mm - višina nad sedežem spredaj 930-960 mm, zadaj 890 mm - vzdolžnica prednji sedež 870-1090 mm, zadnja klop 930-690 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 490 mm, zadnja klop 480 mm - premer volanskega obroča 390 mm - prtljažnik (normno) 520 l - posoda za gorivo 70 l

Mase:

prazno vozilo 1450 kg - dovoljena skupna masa 2035 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1500 kg, brez zavore 700 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 212 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,6 s - poraba goriva (ECE) 15,1/7,8/10,5 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

MERE



vse mere so v mm

KONČNA OCENA

Zelo dober, celo nadpovprečen avtomobil. Vse komponente delujejo odlično, zanesljivo in nadpovprečno dolgo, vsaj tak je občutek in ustno izročilo. Kljub temu se zdi, da nekaj manjka. Detalji! Evropejci smo mogoče res malce čudni. Tako nas vidijo tisti z druge strani velike luže. Toda ali ne drži tudi nasprotno! Maxima je zelo dober avtomobil, ampak mogoče še zmeraj malo preveč ameriški. Mogoče pa je to do neke mere celo prednost? Izvolite, čaka vas lepota po ameriško.

- ☑ bogata oprema
- ☑ zmogljiv motor
- ☑ učinkovita klimatska naprava
- ☑ udobje, prostornost
- ☑ zavore
- ☑ velikost prtljažnika
- ☑ kakovosten radio s CD-jem in napeljava za telefon
- ☑ dovolj odlagalnih predalčkov na sredinski konzoli

- ☐ neosvetljena stikala na volanskem obroču
- ☐ spuščanje zadnjih šip le do polovice
- ☐ odpiranje prtljažnika le iz notranjosti ali s ključem
- ☐ slabo vidna ura in prikazovalnik klimatske naprave
- ☐ merilnik zunanje temperature v potovalnem računalniku
- ☐ poraba goriva