

Vozili smo NISSAN MAXIMA QX

Predpostavka je razmeroma preprosta: da niste mlajši od 35 in starejši od 55 let, da ste spodobno izobraženi, da pripadate višji menedžerski strukturi ali pa imate svojo lastno, ne preveliko podjetje, vaša družina pa šteje od 2 do 5 članov. Pes ni obvezen. Če zmorete na vsa ta izhodiščna vprašanja odgovoriti pritrdilno, pri Nissanu upajo, da ne boste kupili audija, beemveja, alfe ali oppla, ampak model nissan maxima QX. Alias infiniti (ZDA), alias cefiro (Japonska).



VEČERJA V MAXIMU

Maxima QX je namreč narejena predvsem za Evropo, z njo pa so (pred radovedneži že na lanskem pariškem salonu) oziroma bodo (za kupce marca letos) zamenjali maximo iz leta 1988. Naloga maxime QX ostaja pri tem nespremenjena: biti najiminentnejši nissan v Evropi.

Razlike so sicer milimetrske, ampak nova maxima je daljša (z medosno razdaljo vred), širša in višja od dozdajšnje. Karoserijske poteze so zdaj elegantneje zglajene, še vedno povsem limuzinske, tudi na oko prestižne, gospod Masanori Abe, šef razvoja pri Nissanu, pa ni najbolj nav-

dušen, če vas nos maxime QX spominja na mercedes-benz, njena boka pa na BMW; in samo izraziti nespametnež bo tvegala glasno primerjavo z mit-subishijem galantom. Razvoj nove maxime je namreč trajal skoraj pet let in stal več kot 60 milijard jenov (kar je debela milijarda nemških mark), zato takšne primerjave niso spodobno početje.

Maxima QX je namreč navkljub dediščini z enakim (osnovnim) imenom povsem nov avtomobil. Ne pa (k sreči!) tudi preveč inovatorski. Moderno tehnologijo so uporabili le toliko, kot to pristojna celotni zasnovi vozila, to zdaj že izpol-

njeno odločitev pa so zapisali tudi v prvem stavku spremnega besedila, namenjenega časnikarski predstavitvi. Verjetno je maxima QX prav zato avtomobil tiste sorte, ob katerem se ni treba privajati nenavadnih (modernih?) oblikovalskih domislic, najsi gre za zunanji videz ali za bivalni prostor v njej.

Oprema je odvisna predvsem od izbranih paketov (LX in SE), malce pa tudi od tega, kateri od dveh možnih motorjev je v nosu. In ker je notranje dolžine dovolj, je lahko sedenje v maximi QX udobno za štiri ali pet ljudi tudi takrat, ko je na sedežih blago namesto us-



nja in ko je oblog iz zlahtnega lesa nekaj manj kot pri najdražji različici. Varnosti na ljubo so poleg obeh zračnih blazin vgradili tudi za ogenj manj občutljive materiale, prednji in zadnji odbijač brez posledic kljubujeta vzdolžnim udarcem do 4 km na uro, bočni obrobi pa ostaneta celi ob udarcih do 2,5 km na uro. Celotna karoserija je za petino čvrstejša kot pri stari maximi, modularno zasnovana elektronika v avtu pa olajšuje voznikovo delo in tako povečuje njegovo vozniško zbratost.

Motor so zgradili enkrat za dvakrat in nosi tovarniško oznako VQ. Gre za enako zasnovano in prečno v nos vstavljena šestvaljni V-oblike, z glavama in blokom iz lahke kovine, s po dvema odmičnima gredema v vsaki glavi in s po štirimi ventili nad vsakim valjem. Šibkejša različica ima dvolitrsko gibno prostornino

in je namenjena športnejšim voznim podvigom, prestižnejši trilitrski agregat (s povsem enako zasnovano) pa so namenili elegantni suverenosti maxime QX, najraje v kombinaciji s štiristopenjsko avtomatiko, namesto petstopenjskega ročnega menjalnika. Oba motorja in menjalnika se ponašajo z lahkostjo materialov in s kompaktnostjo gradnje, predvsem pri močnejše motorizirani različici SE pa se udobje pogona in udobje notranjosti nove maxime zelo skladno dopolnjujeta.

Takšno, torej udobno in hkrati odločno, hoče biti tudi podvozje. Prednji kolesi se opirata na vzmetni nogi s prečnimi vodili in stabilizatorjem, zadnjima pa so namenili asimetrično zasnovano večvodilsko premo. Gre za spretno modifikacijo vzvojnne preme, brez Panhardovega droga, temveč s tako imenovanim Scott-Russellovim vodilnim meha-

NISSAN MAXIMA QX	2.0V6	3.0V6
motor (zasnova)	šestvaljni, V-oblike	
vrtilna in gib (mm)	76,0 x 73,3	93,0 x 73,3
gibna prostornina (ccm)	1995	2988
kompresija	9,5	10,0
največja moč (kW/km pri 1/min)	103/140 pri 6400	142/193 pri 6400
največji navor (Nm pri 1/min)	177 pri 4000	255 pri 4000
odmična gred (pogon)	2 x 2, v glavah (veriga)	
število ventilov za valj	4	
polnjenje z gorivom, vžig	elektronska vbrzganje goriva in vžig	
hlajenje	vodno	
menjalnik (število prestav)	petstopenjski ročni ali štiristopenjski samodejni	
prednja prema	posamične obese, vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator	
zadnja prema	poltoğa prema, vzdolžna in prečna vodila, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki	
zavore spredaj	kolutne, ABS	
zavore zadaj	kolutne, ABS	
volan	z zobato letvijo, servo	
platišča	60 x 15	6,50 x 15
gume	195/65-15	205/65-15
teža praznega vozila (kg)	1356/1396	1371/1406
medosna razdalja (mm)	2700	
dolžina x širina x višina (mm)	4770 x 1770 x 1415	
petljarik (litri)	440	
posoda za gorivo (litri)	70	
največja hitrost (km/h)	201/181	230/210
pospešek 0 - 100 km/h (s)	11,3/14,1	8,3/9,6
poraba goriva po ECE (l/100 km)	7,2/9,4/10,9 (7,2/9,2/12,1)	7,4/5,4/12,1 (7,1/9,0/12,6)
vrsta goriva	neovinseni bencin super	

nizmom (ki je višja stopnja nekdanj pogostokrat uporabljanega Wattovega paralelograma). Prečna vzvojnost in vzdolžna vodenost sicer ostajata, je pa prema nadzirana z dodatnimi gibljivo vpetimi prečnimi vodili, ki s paralelogramskimi zamiki jamčijo za natančno geometrijskost tudi med zahtevnimi vožnjami ter karoserijsko mirnost, ne glede na hitrost, ob prečnih silah in udarcih izpod koles. Izza volana je maxima QX uglajeno in povsem nenervozno vozilo. Gladka vozna podlaga dovoljuje tudi zelo hitro vožene ovinke, na gubastih tleh pa paralelogramski gibi zadnje preme tudi ne zamujajo tako zelo, da bi se tej pomanjkljivosti ne dalo privaditi. Se pa utegne zgoditi, da bo uravnavečnost obeh prem, zaradi kakšne neprijetne cestne vdolbine, za hipec popustila. Takrat bo zadek postal preveč igriv, pa bo treba z volanom ujeti celotno vozilo. Kaj hujšega se vseeno ne bo pripetilo.

Zavore so štirikrat kolutne in dopolnjene s štirikanalskim

ABS, volan je opremljen s servoojačevalnikom in je s samo 2,9 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke prijetno neposreden, z vsega 10,6-metrskim rajdnim krogom pa omogoča dobre manevrske sposobnosti na tesnih prostorih, celotni velikosti maxime navkljub.

Seveda si je pri tem avtu moč zaželeli tudi številne pripravne dodatke: ne le pomočno streho in klimatsko napravo, ampak tudi hi-fi s šestimi zvočniki in obetavno zanesljiv Nissanov (v kooperaciji z nemškim Siemensom) sistem proti kraji, z alarmom vred. Če upoštevamo še reciklažnost posamičnih delov vozila in njegovo čistost za okolje nasplo, je nissan maxima QX zelo spodoben japonec v Evropi. In hkrati dovolj imeniten, da se z njim zapeljete med druge limuzine višjega srednjega razreda: na primer k večerji v pariški Maxim.

MARTIN ČESENJ