

Športna kri

Ob pogledu na letečo Navaro ste morda pomislili na fotomontažo, toda zagotavljamo vam, da ni bila potrebna, saj ima Nissanov poltovornjak tolikšne športne zmogljivosti, da take skoke zmore popolnoma sam.





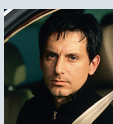
Test | Nissan Navara DC 2.5 dCi 4x4 SE

Iz oči v oči



Iščete najmočnejši pickup v Evropi? Tukaj ga imate. Navara gre tako zverinsko, da ga z drugimi delovnimi stroji (beri: terenskimi pickupi) ne primerjate. Sicer pa vas na to opomnita tudi udobje v potniški kabini in nosilnost: približno 700 kg s tono in več, kolikor jih zmorejo preostali, nima prav veliko skupnega.

Matevž Korošec



Krasna igrača! Z naskokom najmočnejši motor v takšnem vozilu mi je všeč, ampak za splošno namembnost tega avtomobila je preveč zmogljiv. Pa ne toliko v največji moči kot v vsem drugem, kar sodi zraven - predvsem v nižjih vrtljajih bi lahko bil prepričljivejši!

Vinko Kernc



Navara ima namreč športnost v genih. Po žilah se ji pretaka dirkaška kri, bi se lahko malce poetično izrazili.

Nissan je prav v zadnjih letih vse svoje motošportne sile usmeril v najtežji reli na svetu, v zloglasni Dakar, kjer so se ovenčali z mnogimi etapnimi zmagami, za končni uspeh pa jim je zmanjkalo le nekaj športne in tehnične sreče.

Navaro je še lani vozil sam Ari Vatanen, legendarni finski reli voznik, ki obvlada drsenje in seveda tudi letenje z avtomobili. No, rezultat s testiranj in z dirk pa lahko vidite na teh straneh, saj dodobra prenovljena Navara v marsičem deli podobnosti s puščavskim dirkalnikom.

Zunanost je agresivna in lepa, s tem smo se strinjali vsi v uredništvu. Maska z veliko režo za dotok hladilnega zraka in masivna pokončna

stebrička v bleščečem kromu sta le pika na i. Čudovit je tudi bočni pogled. Najprej se nam je oko ustavilo na izbuljenih obrobah blatnikov, ki spominjajo na dakarske dirkalnike, o sami liniji in bočni silueti avtomobila pa tudi nismo imele ene same slabe besede.

Toda tudi v notranjosti niso skoparili s športnostjo opreme. Trikraki volan nikakor ni tovarnjaški. Tovornjaški je žal le rajdni krog, ki povzroča težave med vožnjo skozi ozke ulice ali tam, kjer se kolovozi zelo zožijo, in je treba ostro zaviti na drugi kolovoz. Armaturna plošča je lična in pregledna ter s predhodno, ki je še najbolj spominjala na armaturo v kakšnem kombiju (kar je sicer pogosto pri pickupih), nima skoraj nič več skupnega. Vsekakor pa je rdeča nit notranjosti uporabnost. Tu so pregledni merilniki, gumbi na dosegu roke, hiter in



»Tudi v notranjosti niso skoparili s športnostjo opreme.«



Test | Nissan Navara DC 2.5 dCi 4x4 SE

»Drugo področje, kjer se Navara dobro odreže, je tovorjenje prtljage.«



enostaven vklop štirikolesnega pogona in reduktorja, kopica uporabnih predalčkov in še bi lahko naštevali. Vsekakor nova Navara bolj kot na dostavnik spominja na osebni avtomobil. Ko smo sedli za volan, je bilo to očitno. Da ne gre za osebni avtomobil, smo se šele dobro zavedli, ko so postali drugi udeleženci v prometu majhni in nizko spodaj. Občutek večvrednosti nam je bil vsekakor všeč in verjetno bi bil tudi vam.

Pa boste tisti, ki prisegate na racionalnost in uporabnost avtomobila, dejali, da pretiravamo, da kaj neki je lahko na enem poltovornjačku tako športnega. Bili bi presenečeni, kajti v Navari se skriva veliko več od tega, kar smo pravkar opisali!

Najprej omenimo povsem nov turbodizelski motor, ki zmore zavidljivih 174 KM in 403 Nm navora! Da, prav ste prebrali, športna številka pri 'konjih' in tovarnjaška pri navoru! Za povrh vsega ima pickup priklapljen štirikolesni pogon, sicer pa stalni pogon na zadnji par koles. Slutite, kaj to pomeni? Zabavo, kaj pa drugega. Z zadnjim pogonom na mokri asfaltni ali pa zasneženi oziroma makadamski podlagi je to prava 'driftmašina'.

Ob tako močnem motorju in zadnjem pogonu nas je kar nekajkrat premamilo, da smo se zapeljali na kakšen miren del ceste ali makadamskega kolovoza in pilili drsenje skozi ovinke. Pa da ne boste mislili, da je to samo zato, ker smo pri Avto magazinu pač ljubitelji takega početja. Sploh ne! Navara ima namreč to pozi-



tivno lastnost, da voznika zasvoji. To pomeni, da se lahko tudi vam zgodi, da boste, medtem ko delate, z mislimi odplavali na naše prelepe podalpske ceste.

Seveda pa Navara ni le stroj za uživanje, je še marsikaj drugega. Svojo dvojno osebnost razkrija še vsaj na treh področjih. Najprej na terenu, kjer s štirikolesnim pogonom in z reduktorjem pripleza zelo daleč. V idealnih razmerah preme-ga 39-stopinjske klance, zaradi prave terenske oddaljenosti dna avtomobila od tal (233 mm) pa tudi grbine in skale zanjo niso večje ovire. Po obljubah Nissana lahko z njo peljete po skoraj pol metra globoki vodi (450 mm), kar je že last-

nost popolnoma pravih klenih terencev. Osupne še med bočnim nagibom - ste se kdaj peljali s terencem, nagnjenim za skoraj 50 stopinj? Še ne? Takrat z grozo pričakuješ, da boš z zunanjo ramo vsak trenutek podrgnil po tleh. Terenskim zmogljivostim v prid govori še kot približevanja oviri s sprednje strani. Ta znaša 29 stopinj, kar sicer ni skrajnost, je pa dovolj, da ne boste podr-sali z nosom avtomobila po tleh vsakokrat, ko se boste odpravili na teren.

Drugo področje, kjer se Navara dobro odreže, je tovorjenje prtljage. Ima le eno veliko pomanj-kljivost: obremenili jo boste namreč lahko z naj-več 767 kilogrami tovora (vključno s potniki). To pomeni, da če bi na Navaro želeli pritrditi bival-niško nadgradnjo, tega brez predelave podvozja in pridobitve ustreznih atestov ne boste mogli narediti. Test je pokazal, da do 500 kilogramov tovora v kesonu še ne predstavlja večje težave in se avto še vedno dobro pelje, kaj več kot to pa že meji na mučenje materiala in posledično počas-no ter previdno tovorjenje. Velik keson (ta je

Posebna ocena za terence

občutljivost karoserije in njenih delov (10)	8	Navara je narejena dovolj robustno, da jo lahko pošljete tudi na resnejši teren.
prenos moči (10)	9	Klasika, ki deluje! Priklapljen štirikolesni pogon in reduktor.
terenske zmogljivosti (tovarna) (10)	8	Na papirju za Navaro ni večjih ovir.
terenske zmogljivosti (praktično) (15)	12	Avto ustavi zares strm in drseč klanec, saj nima diferencialnih zapor.
cestna uporabnost (10)	8	Na cesti preseneča, kljub robustnosti se vede dovolj uglajeno, da potovanja niso naporna.
terenski videz (5)	5	Za videz si zasluži pohvale, je med najbolj terenskimi pickupi, kar tudi pokaže.
skupna ocena terenca	50	Zapeljite ga v gozd, na kolovoze, v klanec ali v vodo, povsod se avto dobro znajde. Ustavi se le pred ovirami, ki jih premagajo terenci z zapori diferencialov in s pravo terensko obutvijo.

OCENA avto magazin

1 2 3 **4** 5

med največjimi pri poltovornjakih z dvojno kabinno, saj v dolžino meri meter in pol, širina med kolesnimi loki pa znaša 1,1 metra) je sicer izredno uporaben, če veste, kaj bi z njim počeli.

Če ne tovorite visokih ali dolgih predmetov, sicer priporočamo neko vrsto nadgradnje. Plastična škatla, vodonepropustna ponjava ali najbolje - plastična nadgradnja, ki pokrije cel keson, so možnosti, med katerimi lahko izberete. V tej zadnji seveda dobite ogromen pokrit prtljažnik, ki prtljago dobro skriva pred radovedneži in nepridipravi. Sicer Navara nima klasičnega prtljažnika v kabini za sedeži in kaj več od nakupovalnih vrečk ne boste mogli prepeljati (če se prtljaga ne sme zmočiti). Zaplete se tudi, ko boste zadaj posadili potnike. Ti bodo imeli dovolj prostora za sedenje, toda s prtljago v naročju ne bodo zadovoljni. Torej, še enkrat poudarjamo: če razmišljate o pickupu, morate vedeti, kaj boste tovorili v ali na avtomobilu. Če spredaj sedita dva, pa lahko s preklpom zadnje tretjinsko deljive klopi dobite nekakšen prtljažnik z ravnim dnem, česar seveda spet ne gre zanemariti. Tega tekmeči za zdaj še ne omogočajo.

In še zadnje področje, kjer nas je Navara prepirala z uporabnostjo. Navadna cesta. Da, avto kljub šasiji in zadnji togi premi dobro požira neravnine, v ovinkih pa se ne pozibava kot stara razmajana barkača na morju, ampak je že zelo blizu osebnim avtomobilom. Seveda pa je še vedno takoj po prvih kilometrih začuti, da sedi v terencu. Listnate vzmeti pač ne morejo delovati enako hitro in natančno kot posamične obese z blažilniki.

Kljub temu potovanje z Navaro ni utrujajoče. Udobja v podvožju in v kabini je dovolj, da tudi zahtevnejši ne bodo tarnali zaradi bolečin v križu ali se pritoževali vsakič, ko bo kolo zapeljalo čez luknjo v asfaltu. Res pa je, da se ti sunki v majhni meri še vedno prenašajo v kabino.

Svojo cestno uporabnost nam je Navara dokazala tudi s pospeški in končno hitrostjo. Naše meritve so namreč pokazale, da od 0 do 100 km/h pospeši v 12 sekundah, kar je za nekaj več kot dve toni težak avtomobil spoštljiv podatek. Nič manj nas ni navdušila potovalna hitrost. 130 km/h doseže zlahka in pri tej hitrosti na avtocesti ni posebnega ropota ali zoprne glasnosti v kabini. Največjo izmerjeno hitrost 175 km/h pa bi Navari lahko zavidali tudi marsikateri drugi terenci.

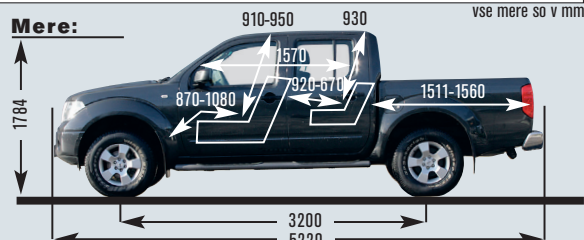
Ob vsem tem je bila poraba dizelskega goriva sprejemljiva. Najnižje testno povprečje je znašalo 11,8 litra, največje pa 12,6 litra. Dejstvo, da s polno posodo za gorivo (80 l) lahko brez tveganja (in prazne rezerve) prevozite 700 kilometrov, pa znova govori v prid široki uporabnosti takega avtomobila.

S ceno 7,7 milijona tolarjev so pri Nissanu ponudili dober terenski avtomobil, ki lahko ob nekaj iznajdljivosti prevzame vlogo družinskega avtomobila. Če tudi dobro veste, kaj bi z ogromnim kesonom počeli, pa tako ni kaj. Cena je prava (Navara je bila 'opremljena' z dobro mero udobja), zmogljivosti na cesti in terenu pa tudi. ■

Nissan Navara DC 2.5 dCi 4x4 SE

CENA:	(Renault Nissan Slovenija)
Osnovni model:	7.572.000 SIT
Testno vozilo:	7.704.000 SIT
Moč:	128 kW (174 KM)
Pospešek:	12,0 s
Največja hitrost:	175 km/h
Povpr. poraba:	11,6 l/100 km

Mere:



NAŠE MERITVE

(T=1 °C / p=1018 mbar / rel. vl.: 70 % / Gume: 225/70 R 16 (BFGoodridge Winter Slalom M+S) / Stanje km števec: 2119 km)

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-100 km/h:	12,0
402 m z mesta:	18,2
1000 m z mesta:	(124 km/h) 33,4 (154 km/h)

Prožnost

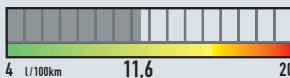
50-90 km/h (IV./V.):	6,6/13,0
80-120 km/h (V./VI.):	10,1/12,2

Največja hitrost

170 km/h
(V. in VI. prestava)

Poraba goriva

najmanjše povprečje	11
največje povprečje	12,6
skupno testno povprečje	11,6

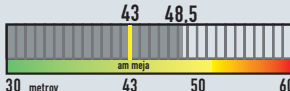


Trušč v notranjosti

	III.	IV.	V.	VI.
Prestava				
50 km/h	58	57	56	55
90 km/h	65	64	62	61
130 km/h		68	66	65
Prosti tek				37

Zavorna pot

od 100 km/h:	48,5
(AM meja 43 m)	



Napake med testom

- brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

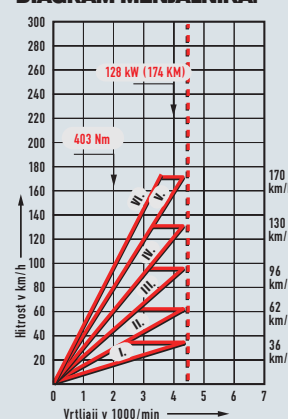
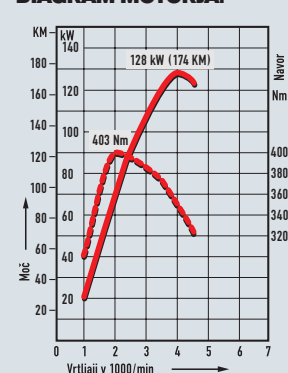


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

Če ste ljubitelj drsenja in terencev, je to zadelek! Glavni dobiček na loteriji. Avto čudovito drsi skozi ovinke in je zato adrenalinski in zabaven.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 2488 cm³ - največja moč 128 kW (174 KM) pri 4000/min - največji navor 403 Nm pri 2000/min.

Prenos moči: priklapljen štirikolesni pogon - 6-stopenjski ročni menjalnik - reduktor - gume 225/70 R 16 (BFGoodridge Winter Slalom M+S).

Voz in obese: terenski kombi - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, po dve trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj toga prema, listnati vzmeti, teleskopska blažilnika - zavore spredaj kolutni (prislino hlajenje), zadaj bobnasti - rajdni krog 13,9 m - posoda za gorivo 80 l.

Mase: prazno vozilo 2038 kg - dovoljena skupna masa 2805 kg.

Zmogljivosti: največja hitrost 170 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,4 s - poraba goriva (ECE) 10,7/7,3/8,5 l/100 km.

Prostornina prtljažnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l): 1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 2 × kovček (68,5 l); 1 × kovček (85,5 l).



Ocena

Zunanost (15)	14	Verjetno je zdaj to najboljši pickup. Če ne najboljši, je pa vsaj najopaznejši.
Notranost (140)	115	Prostornosti in avtomobilskega udobje je veliko kljub terenski zasnovi. Zadnja zložitiva klop je zakon.
Motor, menjalnik (40)	38	Pogrešali smo le malce več uglasenosti iz povsem nizkih vrtljajev, sicer pa si motor zasluži pohvale.
Vozne lastnosti (95)	69	Ne more skriti, da je terenec, kljub vsemu pa je dovolj udoben za normalno cestno uporabo.
Zmogljivosti (35)	25	Pospeški in končna hitrost, o katerih tekmeči za zdaj lahko le sanjajo!
Varnost (45)	23	Tehnika gre naprej in z njo tudi varnost v Navari.
Gospodarnost (50)	38	Ob ceni prek sedem milijonov ne moremo trditi, da je poceni, lahko pa rečemo, da ima razumno porabo.

Skupaj

322

OCENA avto magazin

1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

HVALIMO IN GRAJAMO

- oblika
- motor (moč in navor)
- poraba goriva
- uporabnost (velik prtljažnik)
- odličnost na terenu in dobre vozne lastnosti na cesti
- preklapljeni zadnji sedeži
- skupna nosilnost
- turboluknja pri nizkih vrtljajih
- velik rajdni krog