



► V nasprotju s prejšnjimi generacijami, ko so bili pick-upi namenjeni delovnim nalogam, so novi modeli povsem izstopili iz svojih okvirjev. Tudi nova Navara ni izjema. Transformacija iz delovnega stroja v šminkerski pick-up je bila narejena brezhibno. Prvič so tudi poenotili videz Navare za vse svetovne trge, zato bo povsod prepoznavna po LED-lučeh v obliki bumeranga ter mogočni kromirani maski. Tudi če jo pogledamo z boka, deluje precej bolj elegantna. Zatemnjen B-stebriček poudari silhueto, izbočene površine na vratih pa pričarajo prefinjen videz.

Tudi notranjost je doživela popolno preobrazbo z boljšimi materiali ter okrasnimi elementi v imitaciji aluminija. Ob pogledu na notranjost testne Navare, ki je bila založena s praktično vso opremo, smo imeli resne pomisleke, ali je res namenjena težaškemu delu in izletom na brezpotja. Usnjeni sedeži, prešiti z debelimi šivi, dvopodročna samodejna klimatska naprava, mehka plastika na armaturi, vse deluje zelo prijetno na videz in otip. Tudi večopravilni multimedijski sistem Nissan Connect s sedempalčnim zaslonom, občutljivim za dotik, deluje odlično. Zna se povezati s telefonom ter z njega naložiti vsebine, navigacija deluje odlično, le ločljivost kamere, ki prikazuje okolico pri vzvratni vožnji, bi lahko bila boljša. Ja-



Gozdarski stil

Gosta brada, karirasta srajca, ozke hlače ter škornji. Če smo take moške nekoč srečevali v gozdovih, jih danes vidimo povsod. Enako je z Navaro.



Nissan Navara D/C 2.3 dCi 4x4 Tekna Premium	
CENA OSNOVNEGA MODELA S POPUSTI*:	29.050 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA BREZ POPUSTOV:	37.800 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA S POPUSTI*:	37.800 EUR
 ZAVAROVANJE A0:	1.099 EUR
KASKO (+B,K), A0, A0+ :	1.977 EUR
TEHNIČNI PODATKI	
Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – turbodizelski – gibna prostornina 2.298 cm ³ – največja moč 140 kW (190 KM) pri 3.750/min – največji navor 450 Nm pri 1.500-2.500/min.	
Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa – 6-stopenjski ročni menjalnik – gume 265/60 R 18 T (Continental ContiCrossContact LX2).	
Masi: prazno vozilo 1.963 kg – dovoljena skupna masa 3.010 kg.	
Mere: dolžina 5.330 mm – širina 1.850 mm – višina 1.840 mm – medosna razdalja 3.150 mm – prtljajnik n.p. – posoda za gorivo 80 l.	
Zmogljivosti: največja hitrost 184 km/h – pospešek 0–100 km/h n.p. – kombinirana povprečna poraba goriva (ECE) 6,4 l/100 km, izpust CO ₂ 169 g/km.	

* Popusti in akcije po uradnem ceniku na dan zaključka redakcije.

sno, v Navari se sedi visoko, a vseeno ni občutka, da bi bil strop tik nad glavo. Pregled nad vozilom je odličen, zahvala gre tudi ogromnim zunanjim ogledalom. Edina stvar, ki nekako ne spada v

to prefinjeno okolje (po drugi strani pa je glede na poslanstvo z vso pravico tam), je ogromna prestavna ročica. Tudi na zadnji klopi ne primanjkuje udobja. Sedi se dobro, a takrat, ko zadaj ne bo nikogar,

lahko tam prevažamo prtljago. Prtljago? Kaj ni temu namenjen ogromen keson, boste rekli? Že, a kaj, ko je tam podlaga drseča in namenjena prevozu večjih in za poškodbe neobčutljivih predmetov, in če damo en kovček, se bo ta peljal sem ter tja ter razbijal po kesonu. Vseeno ga bo pred zunanjimi dejavniki ščitil aluminijast rolo, ki je kar nekakšna nujna nadgradnja, če hočete Navaro uporabljati bolj kot osebni avtomobil.

Tudi podvozje je po novem bolj naravnano na udobje. Prvič na zadnji premi ni listnatih vzmeti, ampak so Navari vgradili večvodilno premo z vijačnimi vzmetmi. Vožnja je neprimerno bolj udobna, poskakanja je manj, a vseeno je zaznati, da je avtomobil namenjen temu, da nanj lahko naložimo s 1.200 kilogrami tovora. Pedigre delovnega stroja boste lahko zaznali tudi na volanu, saj je ta z več kot tremi obrati dokaj nenatančen in zahteva precej popravkov tudi pri višjih hitrostih, ki pa pri Navari niso najbolj ekonomične. 2,3-litrski turbodizel je sicer izboljšán in 140 kilovatov moči ob 450 njutonmetrih navora vam bo zadostovalo v vseh pogledih, a vseeno ima



nalogo premikati skoraj dvotonsko vozilo z ogromno čelno površino. Pri avtocestnih hitrostih Navarina poraba zraste tam nad 11 litrov, je pa precej bolj znosna, če jo uporabljamo kot vsestransko vozilo, ko se bo poraba gibala okoli 9 litrov. Navare na tere-nu nismo preizkusili do skrajnosti, a lahko rečemo, da je vožnja po kolovozih in makadamih zabavna. Še posebej, ko vlečno silo pustite delovati le na zadnjih kolesih, kar bo privedlo do opletanja lahkega zadka. Glede na uspehe Nissanovih športnih terencev, kot so Qashqai, X-Trail in Juke, je bila očitno naloga, da tudi Navari vsilijo malce tega vsestransko uporabniškega značaja. Vse to ne pomeni, da je zaradi tega kaj slabša pri opravljanju svojega prvotnega poslanstva – torej biti delovni stroj. Lahko zaključimo, da je Navara zdaj delovni stroj z vsemi manirami športnih terencev. ◀◀

