

Šport

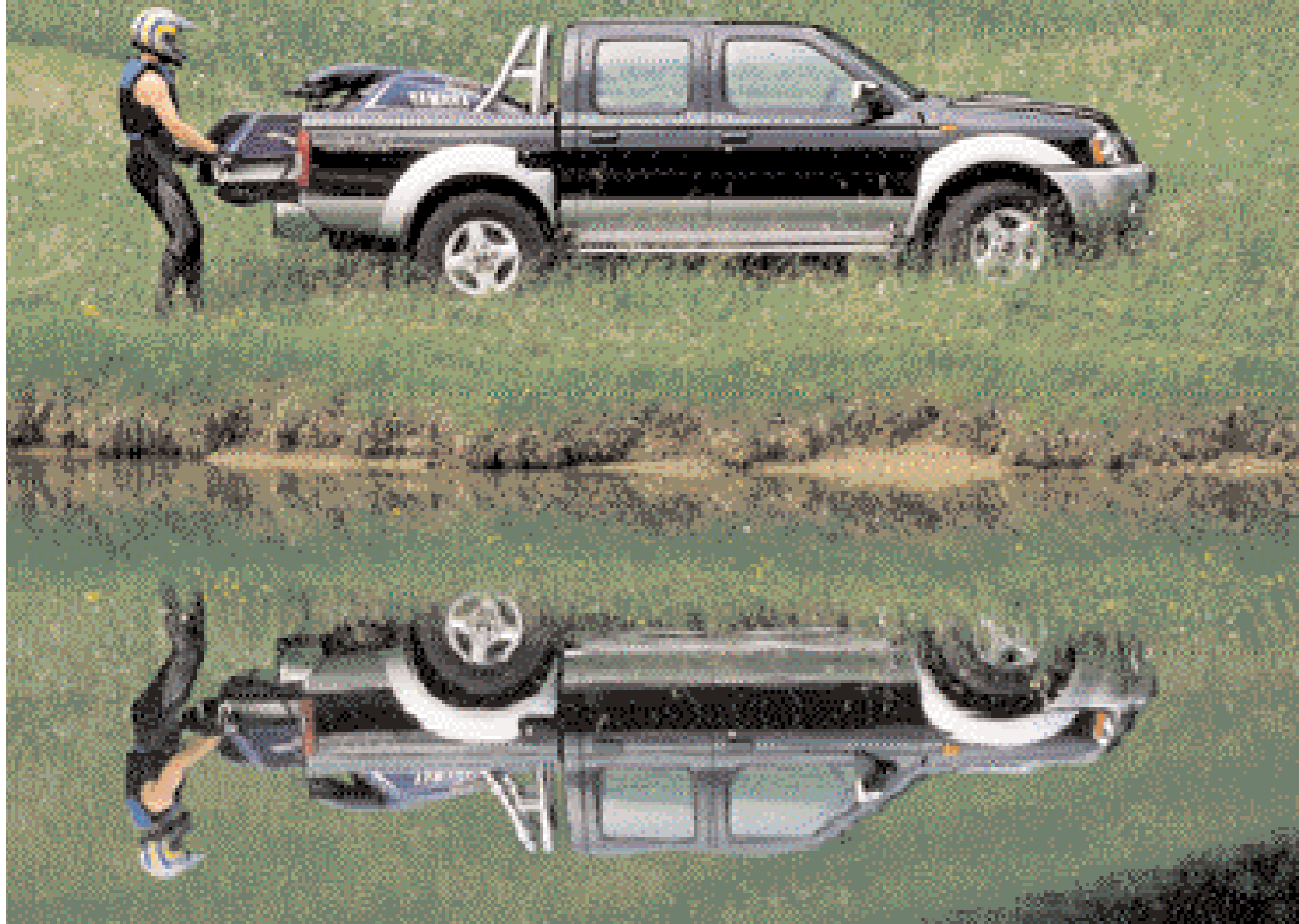


FOTO: ALEŠ PAVLETIČ

Avtomobili in šport so že dolgo neločljivo povezani. Pa ne le dirkaško. Poskušajte si predstavljati, kakšen bi bil katerikoli šport brez avtomobilov. Bi svoje kolo, vodni skuter ali recimo smučarsko opremo raje prevažali z vlakom ali tovorili na svojem hrbtu?

Američani, ki sicer avtomobile uporabljajo v malce drugačne namene, kot smo jih navajeni uporabljati tukaj, so hitro ugotovili, da so pickupi kot ustvarjeni za aktivno življenje, pa naj bo to šport ali pa konjički, ki zahtevajo prevažanje večjih in bolj umazanih kosov tovara. Zato več kot polovica pri njih prodanih avtomobilov sodi v kategorijo pickupov, poltovornja(čk)ov po slovensko. Je pa tudi res, da so tam tovrstna vozila malo večja.

Njihov full-size pickup je dolg krepko prek pet metrov in se ga v Evropi ne bi sramovalo niti dobro stoječe prevozniško podjetje. Zakaj tako veliki? Zato ker je potem v njih dovolj prostora za štiri osebe in kup tovara. V Evropi je malo drugače. Prostora na cestah je manj, bencin ni poceni in logična posledica je, da je pickupov manj. In ti, ki so, bi čez lužo sodili med manjše. Nisannov

Pick-Up, ki smo ga tokrat preizkusili v različici Navarra.

Navarra je oznaka opreme in jo boste na cesti zlahka prepoznali. Kromirana vzratna ogledala, dodatni pragovi, široke obrobe blatnikov, varnostni lok (ki pa je bolj optične kot varnostne narave) za kabino. Videz je primeren »mačo«, je pa res, da zaradi tega malo trpi uporabnost. Pragovi pod vrati namreč pomenijo, da boste velikokrat umazali hlače, ko boste lezli v avtomobil in iz njega, varnostni lok, ki je privijačen na vrh blatnikov v tovornem prostoru, pa zmanjšuje njegovo uporabnost. Ko smo hoteli v Navarro pospraviti ATV-ja (test ste lahko prebrali v prejšnji številki Avto magazina), se je izkazalo, da ne gre. Tovorni prostor je namreč zaradi dvojne kabine kratek, vendar če bi prednja kolesa ATV-ja zapeljali na blatnika, ki štrli v tovorni prostor, bi



Makadam in zadnji pogon: Navarra je lahko zabavna.



Spredaj se sedi dobro, usnjen volan in beli merilniki dajejo športen vtis.



Dvoipollitrski dizel je odlična (in edina) izbira za ta avto, moči in navora je v izobilju.



Uporabnost že tako (po poltovornjaških standardih) majhnega tovornega prostora okrasni zaščitni lok še zmanjša.

FOTO: PETER KAVČIČ



Dirkalna Navarra

Nissanov Pick-Up je zelo priljubljen tudi na dirkah vztrajnostnih rallyjev. Najsi gre za Dakar ali le za enodnevno »bajo« nekje v Španiji ali na Portugalskem, povsod jih je veliko. Zaradi robustne zasnove se ne kvarijo pogosto, teža je majhna, kar pa je velikega pomena, ko je treba prečkati zahrbtno sipino. Vendar največ užitka vseeno ponuja na vijugastih makadamskih poteh, kjer navduši z atraktivnim drsenjem skozi ovinke. Čista desetka, kar se tiče zabave! (PK)

še šlo. Ampak tam je na žalost privijačen varnostni lok.

Dvojna kabina sicer res pomeni manjšo nakladalno površino, zato pa se lahko v kabini peljejo štirje. Dva spredaj udobno, dva zadaj malo bolj na tesno. Klop ima namreč zelo pokončno naslonjalo, pa tudi prostora za kolena ni veliko. Ampak za silo na krajše razdalje kar gre.

nih. Sicer pa se je izkazalo, da se najbolj domače počuti na makadamskih cestah, kjer zanesljivo blaži udarce izpod koles in je lahko ob vklopljenem le zadnjem pogonu tudi zabavna za voznjo.

Velik del zaslug za to nosi tudi dizel pod motornim pokrovom. Ta zmora 133 »konjev« in veliko uporabnega navora že v nižjih vrtlja-



Navarra dobro znajde na skoraj vseh terenih. Izkazalo pa se je, da se najbolj domače počuti na makadamskih cestah.

Spredaj je precej boljše, sedi se sicer pričakovano visoko, a ne previsoko. Če ste večji od 185 centimetrov, boste pogrešali malo daljši vzdolžni pomik sedeža, česa drugega pa ne. Merilniki so lično beli, kar daje avtomobilu pridih športnosti, prestavna ročica je sicer dolga, a dokaj natančna, poleg nje pa je še ročica za vklop štirikolesnega pogona (sicer sta gnani le zadnji kolesi) ter reduktorja.

Slednjega boste potrebovali le redko, saj se že ob le vklopljenem štirikolesnem pogonu Navarra dobro znajde na skoraj vseh tere-

jih, ne zmede pa ga niti polna obteženost avta. Res je sicer, da bi bil kak šestvaljni ali osemvaljni bencinski motor (ah, Amerika) še boljši, toda potem tudi poraba ne bi sodila pod oznako ugodno.

Uporaben ali ne? Seveda je Navarra uporabna, ampak ravno tako bi bil tale Nissanov Pick-Up uporaben tudi s cenejšo različico opreme, ki je za milijon in pol tolarjev cenejša. Ampak potem bi bil samo uporaben, ne pa tudi športni »mačo«. To pa je tudi nekaj vredno, mar ne?

Dušan Lukič

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 89,0 × 100,0 mm - gibna prostornina 2488 cm³ - kompresija 18,0 : 1 - največja moč 98 kW (133 KM) pri 4000/min - največji navor 304 Nm pri 2000/min - ročična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - elektronsko vodena črpalka za vbrizg - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka - tekočinsko hlajenje 9,0 l - motorno olje 5,0 l - oksidacijski katalizator

Prenos moči: priklapljivi štirikolesni pogon - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,580; II. 2,077; III. 1,360; IV. 1,000; V. 0,760; vzratna 3,636 - reduktor, prestavi 1,000 in 2,020 - diferencial 4,625 - gume 225/70 R 16 S

Voz in obese: 4 vrata, 5 sedežev - karoserija na šasiji - spredaj posamične obese, trikotna prečna vodila, vzvojnja vzmetna palica, teleskopski blažilniki, stabilizator - zadaj toga prema, listnate vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj bobnaste, servo, ABS - volan s kroglicami, servo

Mere, zunanje: dolžina 4955 mm - širina 1825 mm - višina 1715 mm - medosna razdalja 2947 mm - kolotek spredaj 1525 mm - zadaj 1505 mm - rajdni krog 12,8 m - **notranje:** dolžina 1580 mm - širina 1400/1400 mm - višina 950/900 mm - vzdolžnica 870-1080/840-610 mm - prtljažnik (dolžina × širina) 1395 × 1390 mm - posoda za gorivo 75 l

Mase: prazno vozilo 1795 kg - dovoljena skupna masa 2860 kg - dovoljena masa priklovice z zavoro 3000 kg, brez zavore 750 kg - obremenitev strehe ni predvidena

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 160 km/h - pospešek 0-100 km/h 13,3 s - poraba goriva (ECE) ni podatka

Terenske zmogljivosti (tovarna): premagovanje vzpona 38 ° - dovoljen bočni nagib 26 ° - vstopni kot 31 °, prehodni kot 25 °, izstopni kot 31 ° - dovoljena globina vode 450 mm

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost merilnika hitrosti:
0-60 km/h: 5,7 s	kazalec na: resnično:
0-80 km/h: 9,0 s	50 47,3 km/h
0-100 km/h: 14,5 s	70 66,7 km/h
0-120 km/h: 20,7 s	90 87,8 km/h
0-140 km/h: 32,5 s	100 96,5 km/h
1000 m z mesta: 35,7 s (143 km/h)	130 125,0 km/h

Največja hitrost: 159 km/h (V. prestava)

Prožnost: 50-90 km/h (IV.): 8,9 s
80-120 km/h (V.): 13,5 s

Zavorna pot: od 130 km/h: 70,8 m
od 100 km/h: 42,0 m

Poraba goriva: najmanjše povprečje 11,6 l/100km
največje povprečje 12,9 l/100km
skupno testno povprečje 12,3 l/100km

Trušč v notranjosti (dB):	Okoliščine meritev
Prestava: III. IV. V.	T = 20 °C
50 km/h 60 60 60	p = 1009 mbar
90 km/h 68 66 66	rel. vl. = 63 %
130 km/h 73 71	Stanje števca: 5889 km
Prosti tek 44	Gume: Bridgestone Dueler H/T

Napake med testom: - brez napak

KONČNA OCENA

Pickup ni za vsakoogar, to je zaradi njegove velikosti (in tudi cene) povsem jasno. Ampak jasno je tudi, da je odlična izbira za tiste, ki si želijo tovrsten avto.

- ➔ praktičnost
- ➔ motor
- ➔ videz
- ➔ uporabna kabina
- ➔ premajhen tovorni
- ➔ okrasni dodatki zmanjšujejo uporabnost
- ➔ glasen motor

CENE (Nissan Adria)	SIT
OSNOVNI MODEL:	7.300.000
TESTNO VOZILO:	7.300.000