

Nissan primera 1.6 SLX

Toda stiska utegne biti v nekaterih primerih tudi hudo neprijetna stvar. V mestnih avtobusih, na primer, ali pa v manjših avtomobilih. Takrat bi se za centimeter prostora brez omahovanja odgovidal nekaterim stvarem. No, v novi Nissanovi primeri se vam za takšne stvari ni treba ničemur odpovedovati. Opa, ne vidite na njej nič novega? Bi si upali celo

trditi, da oblikovalci podobe avtomobila niso pretirano spremnjeni? Tudi sam sem opazil, da je na moč podobna svoji predhodnici, toda videz varja. Res da so linije takšne, kot smo jih vajeni, toda nova primera je daljša, širša in višja. Torej ponuja več prostora tudi v notranjosti. Novi so prednji žarometi, ki zaradi večfazne tehnologije dajejo celo



do 80 odstotkov več svetlobe, in prenovljena je prednja maska, tako da prednjemu delu vozila nimamo kaj očitati. In če sem povsem odkrit, moram priznati, da mi je na primeri najbolj všeč prav nos. Stranska linija je neagresivna in zato morda celo nekoliko dolgočasna, podobno bi lahko trdili tudi za zadek vozila, ki ga poudarjajo nove zadnje luči. Te so v primerjavi s predhodnico predvsem večje in zopet izboljšane v prid boljši vidljivosti. Toda prepričan sem, da te novosti ne

PRIMEREN RA

Pravijo, da današnje generacije učencev in dijakov niso več tako številne in da je stolov in klopi v šolah dovolj za vse ukaželjne. Ja, pa ni bilo vedno tako! Prav v tistih letih, ko sem sam gulil šolske klopi, prostora v učilnicah nikoli ni bilo dovolj. Spominjam se, da so se profesorji, predvsem starejši, neprestano pritoževali, da v takšnih razmerah »ni za zdržat«. Sami se s tem problemom nismo obremenjevali, smo se pač malo stisnili. Fantje seveda najraje k sošolkam.





Armatura plošča: bolj pregledna, uporabna in evropska kot kdaj prej.

za Nissan ne za vas niso zadovoljiv razlog, da bi primera lahko poimenovali za novo. Zato so večino delovnih ur posvetili notranjosti in tistim »stvarem«, ki jih voznik in potniki občutijo in ne vidijo.

Več novosti že takoj, ko vstopite v potniško kabino, opazite na armaturni plošči. Ta ima povsem nove poteze, ki so mnogo bliže evropskim kakor japonškim. Ljubno zaokrožen gornji rob armaturne plošče se prelije v sredinsko konzolo, ki je zaradi er-

gonomije nekoliko bliže vozniku in sovozniku in se lično zaključi s pepelnikom in vzigalnikom tik ob prestavnici ročici. Nova so na sredinski konzoli tudi stikala za uravnavanje prezračevalnega sistema. Ta so zdaj vrtljiva in ne več drsna, kakršnih smo v japonskih avtomobilih še vedno vajeni, ter dovolj velika, da za upo-

Primeri med vožnjo res ne moremo odrekati udobja ...

rabo ne zahtevajo večjega napora. Pod njimi sta stikali za klimatsko napravo, ki zadovoljivo opravlja svoje delo, in za kroženje zraka v kabini, nad njimi pa je prostor za radio. Testna prizma je bila opremljena s seriskim, ta pa si zasluži očitek. Čeprav je soliden »izdelek«, je njegov ekran zaradi medlo modre osvetlitve ponoči in tudi podnevi preslabo viden, tako da je iskanje želene frekvence lahko zelo težavno opravilo. Podobno grajo si zaslužijo tudi stikala nad njim, predvsem tisto za ogrevanje zadnjega stekla, ki na svoje delovanje opozarja le z majhno led diodo in ne s svetlobnim signalom na armaturni plošči. Sicer pa je armaturna plošča prijetna



na pogled in dobro pregledna – z velikima merilnikoma hitrosti in vrtljajev ter manjšima za temperaturo hladilne tekočine in količino bencina v posodi za gorivo. Tu pa se zopet pojavi nesmisel. V vrsti kontrolnih in opozorilnih lučk lahko tudi v primeru, ko je bencina dovolj, takoj opazite tisto, ki opozarja, da bo kmalu potreben postanek na bencinski črpalki, vendar pa ta ni nikoli zagorela, tudi takrat ne, ko je kazalec na merilniku kazal le še polovico količine v rezervi. Zakaj, ne vem.

No, in če vam takšne malenkosti povzročajo nevšečnosti, vas

bo zagotovo razveselilo sedenje v novi primeri in vožnja z njo. Sedeža, ki sta namenjena predvsem udobju, sta ne samo izdano nastavljiva, temveč ponujata tudi veliki sedalni površini, tako da tudi na daljših poteh ne bo ste čutili utrujenosti. Voznik si



bo volan s štirimi prečkami in vgrajeno zračno vrečo lahko nastavil po višini. Na zadnji klopi se bodo predvsem po zaslugu dodatnih 35 milimetrov prostora lahko udobno peljali tudi trije odrasli potniki, preostali centimetri pa so v novi primeri namejeni predvsem prtljažnemu prostoru. Zadnja vrata ga, kljub svoji velikosti, odpirajo in zapirajo do-

volj lahkotno, vanj pa boste zagotovo spravili vse, kar potrebuje družina, ko se odpravlja na počitnice.

Takrat bo športnejšim voznikom nekoliko pešal le motor, ki sicer ob normalni obtežitvi ponuja dovolj moći – 73 kW oziroma 100 KM. Tudi odzivnosti ni kaj očitati, res pa je, da primera ni lahek avtomobil in da motor zaradi svoje zasnove zaživi šele v višjih vrtljajih, zato ga morate, ko želite iztisniti iz njega največ, priganjati v višje vrtljaje, s tem pa se povečata hrup v notranjosti in poraba bencina. Toda motor, ki ga



Motor: dovolj močan in varčen

je imela testna primera, je prvi na seznamu možnosti, torej najšibkejši, in zato se bodo tisti zahtevnejši zagotovo odločili za močnejši 2,0-litrski. Morda tudi zato, ker jim bo to omogočalo podvozje. Nove rešitve podvozja, predvsem kar se tiče vzmetenja, so znane že iz maxime QX in nato iz almere, zdaj pa so ga razvili tudi posebej za primera. Zaradi novega veznega vzmetenja kolesa tudi na neravnih tleh in ob ostrem zaviranju vedno osta-

jajo navpično na cestišču, tako se poveča njihova oprijemljivost in seveda vodljivost vozila, kar se najlepše izkaže v praksi. Primeri med vožnjo res ne moremo odrekati udobja in še manj varne lege tudi v hitro voženih ovinkih. Kajti dolgo ostaja nevtralna, in šele ko je hitrost zares velika, začne siliti iz ovinka nos vozila, ki pa zahteva od voznika le nekaj popravkov z volanom in pedalom za plin.

Toda »orenje« ni v naravi tega avtomobila. Namenjena je predvsem družinskim potrebam. In če jo pogledamo s tega seveda edinega pravega zornega kota, lahko rečemo le, da je nova primera predvsem ponovna premiera primerenega avtomobila v prišernem razredu.



Prtljažnik: velik in se povečljiv

MATEVŽ KOROŠEC

Foto: SAŠA PRELESNIK

Nissan primera 1.6 SLX

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štitaktni - vrstni

- nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 76,0 x 88,0 mm - gibna prostornina 1597 cm³ - kompresija 9,8:1 - največja moč 73 kW (100 KM) pri 6000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 17,6 m/s - specifična moč 47,0 kW/liter (63,9 KM/liter) - največji navor 136 Nm pri 4000/min - ročna gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili za vsak valj - glava iz lahke kovine - večtočkovni vibrizg in vžig - vodno hlajenje 7,0 litra - motorno olje 3,5 litra - akumulator 12 V, 59 Ah - alternator 45 A - uravnavani izpušni katalizator

Prenos moći: motor spredaj poganja prednji kolesi - enakolutna suha sklopka - petstopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,333; II. 1,955; III. 1,286; IV. 0,975; V. 0,756; vzvratna 3,417, diferencial 4,056 - platniča 5,5J x 14 - gume 195/65 R 14 (goodyear, ultra grip 5 M + S) - kotalni obseg 1,90 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 34,8 km/h

Voz in obese: kombilimuzina - 5 vrat - 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj vzvojna prema, vzdolžna vodila, prečna vodila (Scott-Russel), teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajenje), zadaj bobnaste, ABS, mehanska ročna zavora na zadnjem kolesu (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,9 zasuka od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4430 mm - širina 1715 mm - višina 1410 mm - medosna razdalja 2600 mm - kolotek spredaj 1470 mm - zadaj 1450 mm - rajndi krog 10,5 m - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1610 mm - širina (komokci) spredaj 1400 mm, zadaj 1420 mm - višina nad sedežem spredaj 940-970 mm, zadaj 940 mm - vzdolžnica prednji sedež 880-1080 mm, zadnja klop 640-880 mm, premer volanskega obrača 380 mm - prtljažnik (normno) 505 l - posoda za gorivo 60 l

Teže: prazno vozilo 1185 kg - dovoljena skupna teža 1670 kg - dovoljena teža prikolice z avtorom 1090 kg, brez zavore 500 kg - dovoljena obtežba strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost: 180 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,0 s - poraba goriva (DIN) 5,1/6,6/8,7 neosvinčenega bencina super na 100 km



Naše meritve

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

Pospeški:

0-40 km/h:	2,8 s
0-60 km/h:	5,2 s
0-80 km/h:	8,3 s
0-100 km/h:	12,3 s
0-120 km/h:	18,0 s
1000 m z mesta:	34,0 s (153 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (V.)	37,3 s (143 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)	42,5 s (126 km/h)

Zavorna pot:

od 100 km/h:	49,0 m
od 150 km/h:	115,1 m

Natančnost menjalnika hitrosti:

kazalec na: resnično:

40	37,4 km/h
60	56,9 km/h
80	77,0 km/h
100	96,5 km/h
120	115,7 km/h

Truč v notranjosti (dB):

Prestava III. IV. V.

Hitrost

50 km/m	58	58	58
100 km/m	68	66	65
150 km/h	-	72	71
Prosti tek	-	40	-

Poraba goriva:

Testno povprečje
12,4 litra/100 km

Cena

31.990 DEM

[Nissan Adria, Ljubljana]

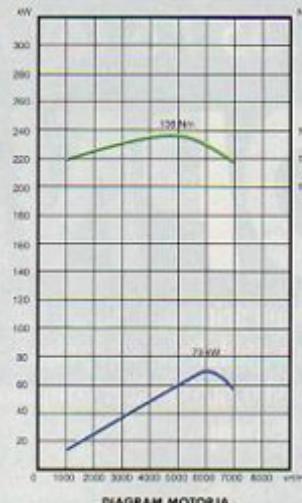


DIAGRAM MOTORJA

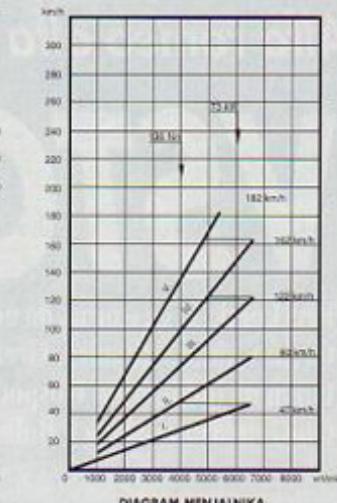


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- varčen motor
- prostornost
- lega na cesti
- natančnost izdelave

Grajamo

- pusta notranjost in zunanjost
- lesnjenje prednje leve šipe pri večjih hitrostih
- slaba osvetlitev tovarniškega radiokasetofona
- zatikanje menjalnika v vzvratno prstavo

Iz oči v oči

Na videz je primera konfekcijski avtomobil, ampak tudi konfekcija ima svoje dobre ali celo žlahne znamke. Japonskosti ne skriva, le čemu bi jo? Konstrukcija ni vselej dovolj občutna, da bi jo znali vsi ceniti, pa vendar: kdor se zaveda, kaj vozi, ta bi hotel, da je na listku, ki spada k »obleki«, napisano »Nissan Boutique«. Primera bi si to res zaslужila.

Martin Česenj

Med nissani mi je bila primera vedno najbolj všeč. Tako nekako prijetno klasično obliko ima. Ampak jaz bi vzel štirivratno. Sem pač bolj tiste starinske sorte.

Vinko Kerc

Primero so načrtovali in izdelali v Evropi in naj bi bila tako pisana na kožo evropskim kupcem. Seveda tistim, ki so se že znebili pred sodko pred japonskimi (beri: neznanimi) izdelki. Tisti, ki prisegajo na japonce, so z novo primero dobili spet en dober argument.

Igor Pucihar

Nissan primera ugaja evropskim kupcem že zaradi dolgega življenja na stari celini, ki je po staži in poreklu že primerno za evropski potni list.

Andrej Supé