

## Test

### NISSAN PRIMERA 1.6 SLX



Kako smo Evropejci zanimivi ljudje! Avtomobile, ki prihajajo iz Japonske, cenimo zato, ker so večinoma tehnično povsem v ospredju, ker so najzanesljivejši, ker se praktično ne kvarijo, ker so ergonomsko dodelani in ker so nasploh dobri.

Ampak ne maramo jih prav zato, ker so japonski.

Zmota! Zadnja trditev ni čisto resnična, saj navsezadnje tudi po naših cestah kroži kar lepo število

»Japončkov«. Po drugi strani pa se tamkajšnji snovalci močno trudijo narediti avtomobil po evropskem okusu. In prav takšna je primera. Zasnovana na Daljnem

# ZELO PRIMEREN AV







# TOMOBIL



Armatura plošča: preprosta, pregledna, a brez zračne vreče za sovoznika



vzhodu, a izdelana v Veliki Britaniji. To jasno ponazarja nalepka na zadnji levi bočni šipi: »OK, Nissan, Sunderland, England«. Naj se ve! Prav takšna primera, kot je testna, torej klasična četverovratna limuzina, je najbližje evropskemu kupcu. Zelo klasična oblika, ne preveč okrogla, pa tudi ne preveč oglata, je nedavno doživela rahle polepšave: spremenjena odbijača,

prijetnega materiala, tako kot volanski obroč s štirimi prečkami, ki ponuja dober oprijem v vožnji. Zračenje in gretje nastavljammo z gumbi, ventilator pa že na prvi stopnji potiska veliko količino zraka v potniški prostor. Ker se motor hitro ogreje na delovno temperaturo, je »hitro« tudi gretje, smotno razporejene zračne reže pa omogočajo natančno usmerjanje zraka. Z

*Nič pretresljivega, a ravno toliko, da pritegne pogled.*

prednja maska z vložki vse bolj modernega kroga in zadnje luči, ki so sedaj v kombinaciji rdeče in umazano bele barve. Nič pretresljivega, a ravno toliko, da pritegne pogled. S svojimi štirimi metri in štirimi decimetri dolžine pa obljublja tudi prostorno in udobno notranjost, kot se za ta avtomobilski razred spodobi. Če v sedežnem mehanizmu ne bi bilo neprijetne zračnosti, če bi bil volanski obroč malce debelejši in če bi bila predala v vratih le za spoznanje širša, bi primerini notranjosti težko kaj očitali. Preprosta, celo nekoliko pusta armaturna plošča je prav zato dobro pregledna in z vsemi stikali na dosegu rok. Izdelana je iz

mikroklimo tako ni težav, prav tako tudi ne s prostornostjo za pet potnikov.

Prtljažnik je, čeprav gre za limuzino, povečljiv, saj se naslonjalo zadnje klopi zgiba po tretjini, le luknja med prtljažnikom in potniškim delom je manjša, kot bi lahko bila. Zanimivo in koristno pa je, da je moč z notranje strani prtljažnika naslonjalo zakleniti tako, da s potniškega prostora v takšnem primeru ni mogoč dostop v prtljažnik. Ampak tole ni mišljeno za oviranje voznika, temveč za oviranje nepoklicanega, ki mu uspe vdreti v notranjost. Pohvalno!

Primerin oziroma Nissanov 1,6-litrski motor ni zadnji krik tehnike, je pa pre-



mišljeno zasnovan: batni gibi so dolgi, da je navor zadovoljiv po celem delovnem področju motorja, hkrati pa je tudi litrska moč po zaslugi štiriventilske tehnike v glavi in Luca-sovega večtočkovnega vbrizga dovolj velika, da avtomobil s tem motorjem tudi, ko je obremenjen, ne deluje podhranjeno. Ne glede na temperaturo motorja ta vžiga na prvi ukaz s ključavnice, zanimivo pa je, da z naraščanjem motornih vrtljajev narašča tudi frekvenca, ki jo motor oddaja. Že nad štiri tisoč motornimi vrtljaji oddaja zvok oziroma

*Zasnovana na Daljnem vzhodu, a izdelana v Veliki Britaniji.*

žvižg, podoben tistemu, ki ga proizvaja reaktivno letalo. Ampak frekvence so eno, decibeli pa drugo in primera je, če se motor vrti do dveh tretjin dovoljenih vrtljajev (kar je za vsakdanje potrebe že več kot dovolj), izjemno tih avtomobil v svojem razredu. Tudi pišvetra se zaradi dobre aerodinamike zasliši šele pri višjih hitrostih.

Ker je motor zelo prožen, je temu prilagojen tudi menjalnik. Prestavna razmerja v njem so tako lahko zelo dolga (primera s tem motorjem doseže največjo hitrost v četrti prestavi), kar ugodno vpliva na porabo bencina. Takšna zasnova pa je včasih tudi nevhvaležna: na daljših klancih ali ko je avtomobil polno obremenjen, živahnih pospeševanj nenadoma ni več in motor je treba priganjati v visoke vrtljaje. Menjalnik je mehak in natančen, gibi prestavne ročice pa so limuzinsko dolgi.

Poglavje zase je primerino podvozje. Zelo na-



**Prtljažnik: povečljivih 470 litrov, a s premajhno luknjo**



**Motor: varčen in prožen šestnajstventilec**

tančno vodeni sta obe premi: spredaj je za vsako od koles predviden po par vodil, zadaj pa celo za vsako po tri vodila. Podvozje, ki je prej trdo kot mehko, zato omogoča zelo dobro lego na cesti, saj le v skrajnem primeru prične siliti prednji del iz ovinka, odnašanja zadka pa tudi pri zaviranju praktično ni. Dobre zavore zanesljivo ustavljajo kljub temu, da niso opremljene s protiblokirnim dodatkom, in vodenje primere je po zaslugi neposrednega, servoojačanega volanskega mehanizma prav lahkotno. Le rajdni krog je precej velik, kar zmanjšuje primerino okretnost.

Primera je tako eden najbolj ne-japonskih japonskih avtomobilov. In prav to je tisto, kar na njej najbolj privlači. Takšna, kot je, je še vedno primerna tudi za tistega izbirčnega, ki sicer raje poseže po evropskih avtomobilih. Zdaj je čas, da spremenite mnenje.

**VINKO KERNIC**  
**Foto: TOMI LOMBAR**



## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni - štiristaktni - vrstni - nameščen spredaj, prečno - vrtna in gib 76,0 x 88,0 mm - gibna prostornina 1596 kubikov - kompresija 9,8:1 - največja moč 75 kW (102 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 - ročična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - 4 ventili za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig (Lucas) - vodno hlajenje 7,0 litra - motorno olje 3,5 litra - akumulator 12 V, 59 Ah - alternator 45 A - uravnavači katalizator

**Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - enokalnina suha sklopka - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,333; II. 1,960; III. 1,290; IV. 0,930; V. 0,755; vzvratna 3,150; diferencial 4,060 - ploščica 5j x 14 - gume 175/70 TR 14 (Michelin MXT), katalni obseg 1,81 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 35,4 km/h

**Voz in obese:** limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija -  $C_x = 0,30$  - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, spodaj trikotna prečna vodila, zgoraj poševna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, vzmetni nogi, dvojna prečna in vzdolžna vodila, stabilizator - dvokračne zavore, spredaj kolotne (znotraj hlajene), zadaj bobnaste, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,1 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

**Mere, zunanje:** dolžina 4400 mm - širina 1695 mm - višina 1385 mm - medosna razdalja 2550 mm - kolotek spredaj 1470 mm, zadaj 1460 mm - najmanjša razdalja od tal 140 mm - rajdni krog 11,0 m - **notranje:** dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjala) 1610 mm - širina (kolomci) spredaj 1440 mm, zadaj 1420 mm - višina (nad sedežem) spredaj 950-980 mm, zadaj 880 mm - vzdolžnica prednji sedež 880-1110 mm, zadnja klopa 890-660 mm - premer valanskega obroča 380 mm - prtljajnik (norma) 470 l - posoda za gorivo 60 l

**Teže:** prazno vozilo 1085 kg - dovoljena skupna teža 1570 kg - dovoljena teža prikolice z zavora 1200 kg, brez zavore 500 kg - dovoljena obtežba strehe 100 kg

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 190 km/h - pospešek 0-100 km/h: 11,5 s - poraba goriva (ECE): 5,4/6,9/8,9 l neosviničenega bencina super na 100 km



## Naše meritve

### Največja hitrost:

188 km/h (IV. prestava)

### Pospeški:

0-60 km/h 5,1 s

0-80 km/h 7,9 s

0-100 km/h 12,0 s

0-120 km/h 17,7 s

0-140 km/h 25,6 s

1000 m z mesta: 33,6 s (150 km/h)

### Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.): 37,1 s (146 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.): 42,1 s (128 km/h)

### Zavorna pot:

od 100 km/h: 49,8 m

### Natančnost merilnika hitrosti:

#### kazalec na resnično

60 55,4 km/h

80 74,1 km/h

100 94,1 km/h

120 111,8 km/h

### Trušč v notranjosti (dB):

III IV V

50 km/h 5 9 5 8 57

100 km/h 7 0 6 7 65

150 km/h - 7 3 72

prosti tek 46

### Poraba goriva:

#### testno povprečje

11,0 litra/100 km

## Cena

DEM 33.750

(Nissan Adria d.o.o.)

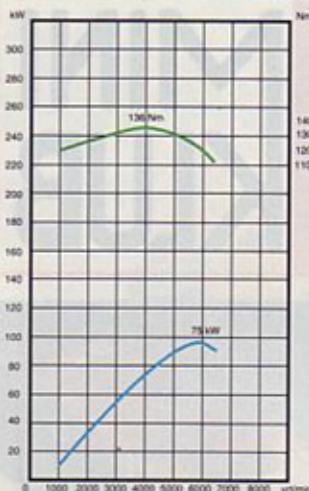


DIAGRAM MOTORJA

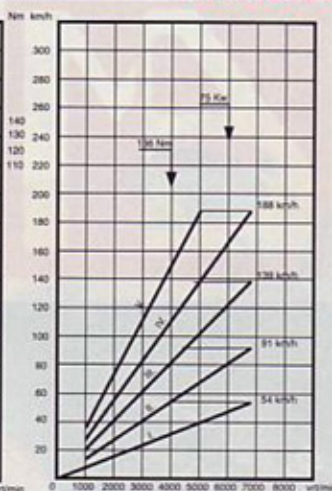


DIAGRAM MENJALNIKA

## Hvalimo

- pregledna armaturna plošča
- varčen in prožen motor
- žarometi
- vodljivost, lega na cesti
- izdelava

## Grajamo

- pusta notranjost
- zračnost v sedežnem mehanizmu
- cviljenje enega od blažilnikov

## Iz oči v oči

*Nissan primera je značilno japonski avtomobil: klasičnih potez in prijetno zaobljen, družinsko prostoren in preveč plastificiran. Ampak, ker sodi v razred, kjer se to pričakuje, ni nikakršnih težav. Tudi stara se zelo počasi.*

Martin Česenj

*Pri tem avtomobilu je občudovanja vredna kljubovalnost časti, morda zaradi ves čas prisotne in sodobne klasične oblike avtomobila, precej pa pripomorejo cena in motorji, ki slovijo po svoji nezalutnosti in prožnosti.*

Andrej Supé

*Če smo se v Sloveniji odločili za pomanjkanju afriških virusov, bosanske vojne in japonskih potresov, pobijati drug drugega kar na cesti, tisti, ki bi radi ubežali enako smrtonosnim diplomantom naših avtošol, naj vozijo vsaj tako varne avtomobile, kot je ta nissan primera. Ta avto je svojo varnost dokazal na ministrski ravni!*

Nada Popov Trifunović