

NISSAN PRIMERA 2.0 16V ELEGANCE

Evropska ponudba

Zakaj prejšnja generacije Primere na cesti ne vzbudi nobene pozornosti? Ker je bila premalo opazna. Je z novo kaj boljše?



Oblikovno blizu evropskemu okusu in z zelo dobrimi cestnimi manirami.

Naredili so jo za evropski okus in to se ji pozna. Z metuljčkasto masko na nosu je bolj izrazita, kot so bili primerki prejšnje generacije, in nehote zelo blizu zdaj koncernskemu partnerju (oziroma materi) Renaultu. Tudi zadek je malce bolj agresiven, zato je na cesti ni mogoče kar prezreti. V redu, toda Primerine oblike še vedno niso nič posebnega: bolj na konservativni strani in všech večjemu krogu kupcev. Toda napredek je očiten.

To je že tretja Primera nove generacije, ki smo jo testirali, njen motor pa je imel še za dva decilitra več delovne prostornine kot prejšnji, torej okrogla dva litra. Razvije spodobnih 140 KM in solidnih 181 Nm navora, ki pa so na voljo pri 4800 vrt/min. Dokaj visoko torej, kar se pozna tudi med vožnjo. Motor je sicer dovolj prožen in sodeluje tudi v nizkih vrtljajih, tako da s pospeševanji ni težav, občuti pa se, da mu bolj prija zgornje območje. Tam se odziva še bolj spontano in hitro, po voznikovem ukazu takoj pospeši. Športniki si boste torej dali malce več opraviti z dokaj tekočo in natančno prestavno ročico, pa bo. Zadovoljni boste tudi s podvozjem, kar smo

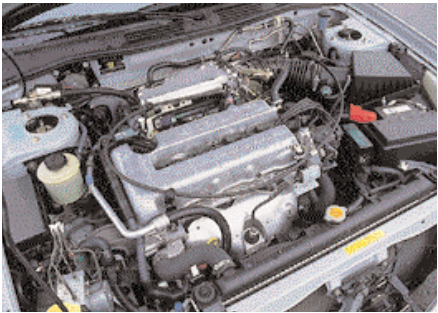
poudarili že večkrat. Vsekakor ne brez razloga, saj je že prejšnja generacija Primer štela med boljše vodljive avtomobile, ki so jim povrh vsega inženirji vcepili še pravila lepega obnašanja na luknjah.

Tudi z dvolitrskim motorjem avtomobil dobro požira neravnine, čeprav je nastavljen malce bolj športno. V ovinkih se ne nagiba izrazito, ukaze z volana pa uboga hitro in natančno. No, dogajanja na cesti zna prenesti tudi do voznikove zadnjice, tako da je igra usklajena. Z nekaterimi kratkimi grbinami se ne razume preveč, pa jih potniki čutijo. V hitrih ovinkih je zanesljiva in dolgo nevtralna.

Notranja oprema bo razveselila samo ljubitelje kiča. Volanski obroč in prestavna ročica sta sicer oblečena v usnje, plastični vložki, ki bi naj ponazarjali lesene obloge na armaturni plošči, pa so čisto pretiravanje. Tako kot nekateri premajhni gumbi, ki kvarijo vtis o sicer dobri ergonomski zasnovi, skupaj z udobnimi in dobro nastavljivimi sedeži. Prostora je dovolj, prtljažnik bi moral biti večji, zapiralo pokrova pa kot da ni iz filma o avtomobilih srednjega razreda -

z notranje strani ne premore niti utora za lažje zapiranje! Za najboljšo različico Primere je treba odriniti 4,3 milijona tolarjev visok kupček. Se splača? V primerjavi z nekaterimi tekmeči že, sicer pa raje razliko vtaknite v žep in se domov odpeljite s Primero 1.8 16V.

Boštjan Jevšek



Motor: živahen, dovolj moči, slaba prožnost pri nizkih vrtljajih

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni, bencinski, nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 86,0 × 86,0 mm - gibna prostornina 1998 cm³ - kompresija 10,0 : 1 - največja moč 103 kW (140 KM) pri 5800/min - največji navor 181 Nm pri 4800/min - ročična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 7,0 l - motorno olje 3,7 l - uravnnavani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,333; II. 1,954; III. 1,286; IV. 0,927; V. 0,756; vzvratna 3,214 - diferencial 4,176 - gume 205/60 R 15

Voz in obese: 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, večvodilska prema, stabilizator, zadaj posamične obese, večvodilska prema, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, EBD - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4522 mm - širina 1715 mm - višina 1410 mm - medosna razdalja 2600 mm - kolotek spredaj 1465 mm, zadaj 1454 mm - rajdni krog 11,0 m - **notranje:** dolžina 1630 mm - širina 1400/1420 mm - višina 960-930/910 mm - vzdolžnica 850-1050/910-690 mm - prtljažnik (normno) 490 l - posoda za gorivo 60 l

Mase: prazno vozilo 1270 kg - dovoljena skupna masa 1770 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1325 kg, brez zavore 550 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

Zmožljivosti (tovarna): največja hitrost 210 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,6 s - poraba goriva (ECE) 11,4/6,2/8,1 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost	merilnika
0 - 60 km/h:	4,0 s	hitrosti:
0 - 80 km/h:	6,8 s	kazalec na: resnično:
0 - 100 km/h:	9,9 s	60 56,4 km/h
0 - 120 km/h:	16,3 s	80 75,1 km/h
0 - 140 km/h:	25,8 s	100 92,3 km/h
1000 m z mesta:	29,3 s	120 112,7 km/h
(165 km/h)	140	131,2 km/h
	160	150,9 km/h

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

Prožnost:
1000 m od 40 km/h (IV.): 32,4 s (152 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.): 39,5 s (135 km/h)

Zavorna pot:
od 150 km/h: 88,9 m
od 100 km/h: 38,5 m

Poraba goriva:
Testno povprečje 10,3 l/100km
Najmanjše povprečje 8,7 l/100km

Trušč v notranjosti	(dB):	Okoliščine meritev
Prestava:	III. IV. V.	T = 22 °C
50 km/h	57 56 56	p = 1022 mbar
100 km/h	66 64 63	rel. vl. = 42 %
150 km/h	69 68	
Prosti tek	37	

KONČNA OCENA

Nissan Primera 2.0 16V je namenjena športneje nastrojenim ljubiteljem Nissanov tega velikostnega razreda. Motor je v nizkih vrtljajih sicer nekoliko premalo prožen, vendar na splošno mehanika skupaj s podvozjem ugaja. Ob odlični vodljivosti in legi na cesti je vprašanje le, ali se splača odšteti okroglih 500 tisoč tolarjev več kot za različico 1.8 16V.

- | | |
|--|--|
| 👍 dobra lega na cesti | 👎 plastika v notranjosti |
| 👍 dobra vodljivost | ni na ravni nekaterih tekmecev |
| 👍 zanesljive zavore | 👎 pokrov prtljažnika |
| 👍 bogata oprema | nima utora za zapiranje |
| 👍 udobni in prijemljivi prednji sedeži | 👎 prostornost na zadnji klopi |
| | 👎 premalo prožen motor pri najnižjih vrtljajih |

CENA: 4.318.300 SIT (Nissan Adria)