

Tretja repriza



Po dvanajstih letih (Primera se je prvič očem sveta predstavila leta 1990) so pri Nissanu na ogled postavili še tretjo »reprizo« svojega, morda najbolj družinskega avtomobila.

Toda tokrat ne gre zgolj za ponovitev že znane »predstave«. Oblikovalci so ubrali povsem novo pot, ob tem pa izoblikovali avtomobil, za katerega lahko brez obotavljanja zapišemo, da spada med precej revolucionarne v svojem razredu. Zagovorniki oblik s poudarjeno športnostjo bodo temu morda oporekali, toda hej, govorimo o revolucionarnosti in ne všečnosti. Nova Primera si je tokrat izbrala tisti krog kupcev, ki ljubijo

predvsem nekoliko zrelejše in bolj umirjene linije, in tem bo zlezla precej globoko v srce. Tudi v petratni oziroma kombilimuzinski različici.

Po teh navadno sicer posegajo tisti kupci, ki od določenega modela pričakujejo nekoliko več športnega duha, toda Primera tudi tu ohranja svoje umirjene linije. Zaobljen zadek želi predvsem nadaljevati eleganco prednjega dela nove Primere, toda prav tako ne smemo

spregledati izbočenih zadnjih luči, obarvanih v rdečo barvo, in polkrožno zaobljenih prtljažnih vrat med njima, ki želijo nekoliko poudariti športnost v tej različici.

Da občutki o zunanosti niso zmotni, vas prepriča tudi notranjost. V njej je mogoče zaslediti vsaj toliko revolucionarnosti, kot jo ponuja zunanja podoba, za to pa poskrbijo predvsem merilniki in sredinska konzola. Nove, elegantne linije armaturne plošče so

merilnike tokrat postavile povsem na sredino, od katerih so osnovni (za hitrost, vrtljaje, količino goriva v posodi in temperaturo hladilne tekočine) ostali analogni, vsi preostali pa so se v digitalni obliki preselili na zaslon sredinske konzole. Tudi tu se z všečnostjo ne bodo strinjali prav vsi, toda priznati moramo, da prav takšna namestitve merilnikov ponuja vozniku v vsakem trenutku odlično preglednost, tako nanje kot na cesto. Malce bi lahko pograjali le razporeditev, kajti najbližje vozniku sta merilnika količine goriva v posodi in temperature hladilne tekočine, na katera med vožnjo pač ne usmerimo pogle-

dov precej pogosto, povsem desno pa je svoje mesto našel merilnik vrtljajev motorne gredi, ki zlasti med prehitevanji zahteva precej pozornosti.

Brez dvoma vas bo razveselila sredinska konzola. Prava igrača za vse ljubitelje računalnikov in podobnih elektronskih naprav, no, ustrašili pa se je ne bodo tudi tisti, ki z omenjeno elektroniko nimajo veliko izkušenj. Zasnovana je povsem logično, zato je na njej nekoliko več stikal, kot bi morda pričakovali, saj je vsem osnovnim funkcijam mogoče ukazovati že z njimi. Preostale nastavitve pa opravite z vstopi v

podizbirnike, kjer lahko izbirate med dvanajstimi različnimi evropskimi jeziki, nastavitvami zaslona, avdiosistema, klimatske naprave in potovalnega računalnika. Ob tem ne smemo pozabiti, da zaslon v opremi Tekna služi tudi kameri, ki pri vzratni vožnji projicira sliko dogajanja za zadkom vozila, za doplačilo pa še mobilnemu telefonu in navigacijski napravi. In ker sta izdatno nastavljiva tudi volanski obroč in voznikov ter sovoznikov sedež, je bivanje v novi Primeri resnično prijetno in umirjeno. Nekoliko manj to velja za potnike na zadnji klopi, tem so sicer namenili



1. V njegovem levem robu se skrivata dva uporabna predalčka, v opremi Tekna pa tudi CD-izmenjevalnik.
2. Prtljažnik petvratne različice je že v osnovi velik ...
3. V opremi Tekna so nad glavami bralne lučke, osvetljeno sovoznikovo ogledalce, vzvratno ogledalo s samodejno zatemnitvijo, tipalo za dež, pa tudi tipali alarmnega sistema.
4. Lična prestavna ročica in šeststopenjski menjalnik.

bralne lučke in naslon za roke z držaloma za dve pločevinki, zato pa v sredinskem grebenu ni ne zračnikov ne vtičnice za napajanje (12 V), ampak le majhen pepelnik, precej okrnjen pa je tudi prostor za glave. Pravo nasprotje temu je prtljažnik, v katerega lahko prtljago skoraj dobesedno mečete, s pomočjo zlaganja zadnje klopi pa ga lahko še dodatno povečamo. V njem moramo pohvaliti tudi lično obdelavo, saj je v celoti prevlečen z blagom, uporabna predalčka v levem robu in prostor na spodnjem delu prtljažne police, ki je namenjen obvezni opremi, v katerega jo pritrđimo

z dvema pritrđilnima trakovima. Tako je v vsakem trenutku pri roki.

Ob pogledu v motorno paleto ugotovimo, da novo Primero lahko poganjajo trije bencinski in en turbodizelski motor. Tokrat je svoje delo v nosu opravljal največji in hkrati tudi najzmogljivejši bencinski agre-

Prtljago dobesedno mečete v prtljažnik in ne samo zlagate.

gat, ki sicer ne spada med tehnične bisere, je pa kljub temu dovolj »svež«, da se lahko povsem pošteno kosa s svojimi tekmeči. Blok in glava motorja sta iz lahke kovine, za učinkovito »dihanje« skrbijo po štirje ventili na valj, ob 2,0 litra prostornine pa ta motor zmore 140 konjskih moči in 192 njutonmetrov. Spodobno! Še toliko

bolj, če pomislimo, da se moč motorja na prednji kolesi prenaša prek šeststopenjskega ročnega menjalnika. Žal pa na našem testu vsega tistega, kar obljublja tovarna, ni pokazal. To se je izkazalo že pri meritvah pospeškov in končne hitrosti, ki nikoli ne doseže 200 kilometrov na uro, čeprav tovarna ob-

neravnin nekoliko neudobno, toda voznik in sovoznik ne bosta imela teh težav. Nova Primera ne razočara tudi v ovinkih. Vztrajno uboga voznikove ukaze in ob tem navdušuje s precej nevtralnimi lego, česar, sodeč po obliki, morda ne bi pričakovali. Odlično pa svoje delo opravlja serijsko dodani ESP, ki na pomoč priskoči šele takrat, ko je to resnično potrebno.

Toda še vedno velja, da vam mora biti nova Primera predvsem všeč, preden se odločite za njen nakup. Če vam je, se vam dobro piše: pravijo namreč, da gre v tretje rado, in ker kombilimuzina ni le tretja generacija Primer, ampak tudi tretja karoserijska izvedba, bi morala biti rojena pod srečno zvezdo.

Matevž Korošec

| CENE | SIT |
|------------------------------------|------------|
| Nissan Primera 2.0 16V Tekna | |
| Dodatna oprema | |
| Vlečna kljuka | 54.000 |
| Kovinska barva | 70.000 |
| Nekateri nadomestni deli | |
| Prednji žaromet ksenon z utripalko | 138.300 |
| Prednja meglenka | 30.900 |
| Prednji odbijač | 48.800 |
| Prednja maska (2 dela) | 2 × 13.200 |
| Vetrobransko steklo | 65.200 |
| Znak | 5.700 |
| Prednji blatnik | 45.900 |
| Zadnji odbijač | 48.800 |
| Zunanje ogledalo | 46.000 |
| Lahko platišče | 57.700 |

| Model | Nissan Primera | Mazda6 Sport | Ford Mondeo | Renault Laguna |
|---------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| | 2.0 16V Visia | 2.0i TE | 2.0 16V Trend | 2.0 16V Expression |
| motor (zasnova) | 4-valjni - vrstni | 4-valjni - vrstni | 4-valjni - vrstni | 4-valjni - vrstni |
| gibna prostornina (cm³) | 1998 | 1999 | 1999 | 1998 |
| največja moč (kW/KM pri 1/min) | 103/140 pri 6000 | 104/141 pri 6000 | 107/145 pri 6000 | 103/140 pri 5500 |
| največji navor (Nm pri 1/min) | 192 pri 4000 | 181 pri 4100-5000 | 190 pri 4500 | 200 pri 4250 |
| dolžina × širina × višina (mm) | 4567 × 1760 × 1482 | 4680 × 1780 × 1435 | 4731 × 1812 × 1429 | 4579 × 1749 × 1429 |
| največja hitrost (km/h) | 204 | 206 | 215 | 210 |
| pospešek 0-100 km/h (s) | 9,6 | 9,9 | 9,9 | 9,8 |
| poraba goriva po ECE (l/100 km) | 11,7/6,7/8,5 | 11,8/6,6/8,5 | 11,5/6,0/8,0 | 10,4/6,1/7,7 |
| cena osnovnega modela (SIT) | 4.861.000 | 4.827.700 | 4.988.558 | 4.908.000 |

avto magazin NISSAN PRIMERA 2.0 16V TEKNA

103 kW (140 KM) • 10,4 s • 192 km/h • 13,4 l/100 km

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

| | |
|--------------------|-------------|
| Pospeški | s |
| 0-60 km/h: | 4,5 |
| 0-80 km/h: | 7,2 |
| 0-100 km/h: | 10,4 |
| 0-120 km/h: | 15,2 |
| 0-140 km/h: | 21,5 |
| 1000 m z mesta: | 32,3 |
| | (159 km/h) |

Prožnost

| | |
|-------------------|------|
| 50-90 km/h (V.): | 13,3 |
| 80-120 km/h (V.): | 14,9 |

Največja hitrost 192 km/h
(V. in VI. prestava)

Poraba goriva l/100 km

| | |
|-------------------------|------|
| najmanjše povprečje | 11,2 |
| največje povprečje | 15,6 |
| skupno testno povprečje | 13,4 |

Trušč v notranjosti dB

| | | | |
|------------|-----|----|-----|
| Prestava | IV. | V. | VI. |
| 50 km/h | 55 | 54 | 54 |
| 90 km/h | 62 | 62 | 61 |
| 130 km/h | 68 | 66 | 66 |
| Prosti tek | | | 36 |

Natančnost merilnika hitrosti

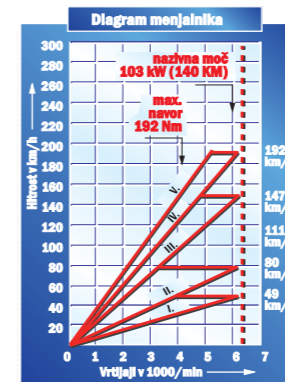
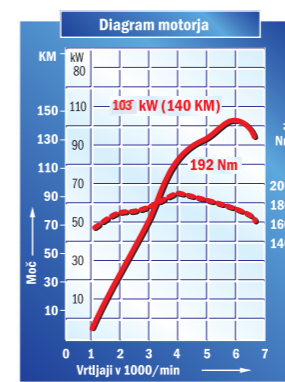
| | |
|------------|---------------|
| kazalec na | resnično km/h |
| 30 | 27,4 |
| 50 | 46,8 |
| 70 | 68,4 |
| 90 | 84,9 |
| 100 | 94,5 |
| 130 | 124,1 |
| 150 | 142,8 |

Zavorna pot m

| | |
|--------------|------|
| od 130 km/h: | 63,2 |
| od 100 km/h: | 36,8 |

Okoliščne meritve
T = 18 °C
p = 1018 mbar
rel. vl. = 63 %
Stanje kilometrskega števca: 2409 km
Gume: Dunlop SP Sport

Napake med testom
- brez napak



CENE (Nissan Adria) SIT
OSNOVNI MODEL: 5.461.000
TESTNO VOZILO: 5.531.000

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija:
3 leta ali 100.000 kilometrov splošne garancije, 12 let garancije za prerjavenje
Obvezno zavarovanje: 134.200 SIT
Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost): 301.000 SIT

TEHNIČNI PODATKI

Motor:
4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 89,0 × 80,3 mm - gibna prostornina 1998 cm³ - kompresija 9,9 : 1 - največja moč 103 kW (140 KM) pri 6000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 16,1 m/s - specifična moč 51,6 kW/l (70,1 KM/l) - največji navor 192 Nm pri 4000/min - ročična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - blok in glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 6,9 l - motorno olje 3,9 l - akumulator 12V, 47 Ah - alternator 110 A - uravnavani katalizator

Prenos moči:
motor poganja prednji kolesi - enokolutna suha sklopka - 6-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,153; II. 1,944; III. 1,393; IV. 1,055; V. 0,809; VI. 0,673; vzvratna 3,002 - prestava v diferencialu 4,750 - platišča 7J × 17 - gume 215/50 R 17 V, kotalni obseg 1,95 m - hitrost v VI. prestavi pri 1000/min 36,6 km/h

Voz in obese:
limuzina - 5 vrat - 5 sedežev - samonosna karoserija - C_x = 0,31 - spredaj posamične obese, vzmetne noge, dvojna trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, vzmetne noge, Scott-Russell vodilo, vzdolžna vodila, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, Brake Assist, EBD, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,5 zasuka med skrajnima točkama

Mere:
zunanje: dolžina 4567 mm - širina 1760 mm - višina 1482 mm - medosna razdalja 2680 mm - kolotek spredaj 1518 mm - zadaj 1508 mm - najmanjša razdalja od tal 150 mm - rajdni krog 11,2 m

notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1530 mm - širina (komolci) spredaj 1450 mm, zadaj 1430 mm - višina nad sedežem spredaj 930-970 mm, zadaj 910 mm - vzdolžnica prednji sedež 860-1080 mm, zadnja klop 930-680 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 485 mm, zadnja klop 470 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prtljažnik (normno) 450 l - posoda za gorivo 62 l

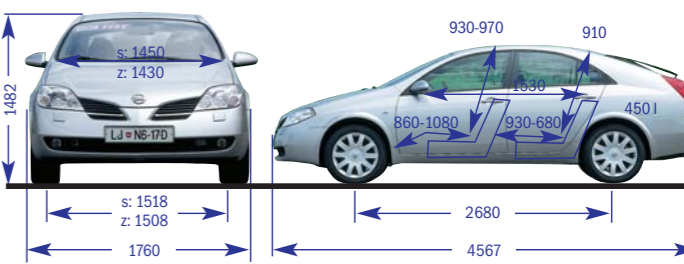
Mase:
prazno vozilo 1360 kg - dovoljena skupna masa 1910 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1500 kg, brez zavore 700 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna):
največja hitrost 204 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,6 s - poraba goriva (ECE) 11,7/6,7/8,5 l/100 km (neovinčeni bencin, OŠ 95)

Užitek v vožnji: 😊 😊 😊 😊 😊

Umirjeno-elegantna oblika nove Primere sicer ne namiguje na športnost, zato pa toliko bolj navdušujeta zmogljiv motor in zanimava notranjost.

MERE



HVALIMO IN GRAJAMO

- ➕ drznost oblikovalcev
- ➕ preglednost merilnikov
- ➕ upravljanje osrednjega dela
- ➕ že v osnovi velik prtljažnik
- ➕ voznost in vodljivost
- ➕ zavorna pot
- ➕ bogata oprema

- ➖ poraba goriva
- ➖ neuporabni predali v vratih
- ➖ oblika naslonjala sedeža v vrhnjem delu
- ➖ prostor za glave na zadnji klopi
- ➖ vidnost osrednjega zaslona v soncu

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5