

Vozili smo: NISSAN PRIMERA GT

LEP PRIMER

Ime je kočljivo: primera je španska beseda in pomeni »prvi«, »najboljši«, s čimer je Nissan, številka 2 med japonskimi avtomobilskimi proizvajalci in hkrati najuspešnejši japonski izvoznik te zvrsti v Evropo, svojemu novincu kar sam določil mesto med (oziroma pred) tekmeци.

Tekmeci so ford sierra, opel vectra, peugeot 405, audi 80/90, toyota camry, honda accord, mazda 626, skratka vsi tisti avtomobili, ki so doslej vozili ob boku nissana bluebirda, že močno zastarelega modela, ki sega – če ne upoštevamo številnih modifikacij – v davno leto 1971 in je znan tudi po tem, da so ga zadnja tri leta sestavljali v Angliji.

Prav od tam, torej iz Anglike (čisto natančno: iz Nissanove tovarne v Sunderlandu), prihaja tudi primera, ki ostaja s tem zapisana tudi kot prvi japonski avtomobil, ki ga bodo iz Evrope izvažali (tudi) v domovino, deželo vzhajajočega sonca.

Nissan primera je avtomobil srednjega razreda in je kupecem na voljo v kombinacijah štirih motorjev in treh karoserijskih oblik. Prvi trije motorji so bencinski štirivaljnik, vsi s po šestnajstimi ventili (ob po dveh odmičnih gredah v glavah: 1.6-litrski s 66 kW/90 KM pri 6000 vrtljajih v minutu pripada klasično oblikovani limuzini s štirimi vrtimi in petvratnemu kombiju; 2.0-litrski s 85 kW/115 KM pri 6000 vrtljajih v minutu je na voljo v vseh karoserijskih različicah s kombi-limuzino s petimi vrtimi na zadku vred: 2.0-litrski s 100 kW/150 KM pa poganja limuzino in kombi-limuzino. Ostane še 2.0-litrski dizel z eno odmično gredjo in s samo osmimi ventili nad štirimi valji (največja moč 55 kW/75 KM) pri 4800 vrtljajih v minutu) s katerimi opremljajo limuzino in kombi.

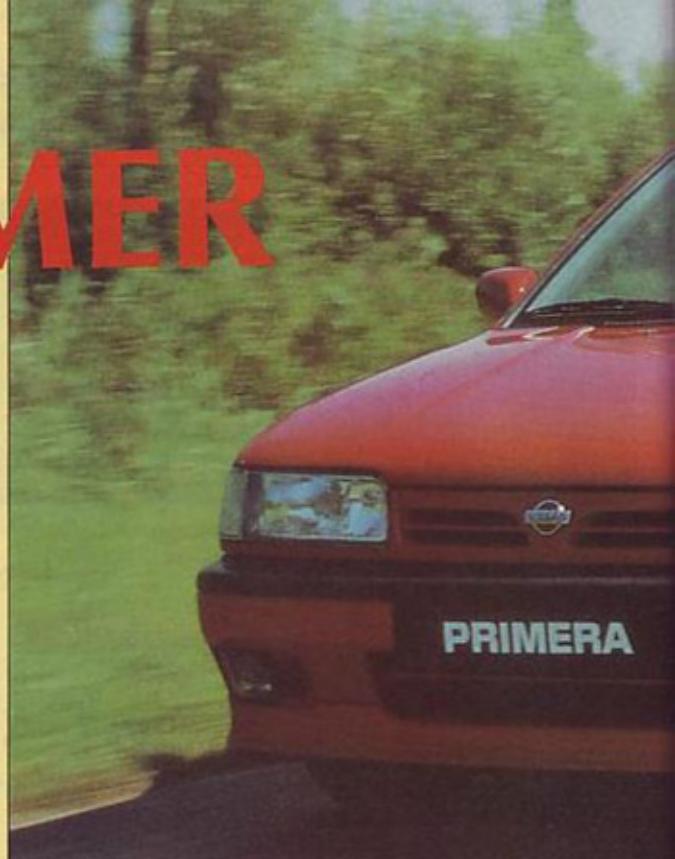
Najmlajši bencinec in dizel imata bloka iz sive litine, glavi pa iz aluminija. Preostala motorja sta v celoti iz lahke kovine. Vsi trije bencinski motorji imajo prečno-

točne zgorevalne prostore ter verige za pogon odmičnih gredi. Najšibkejšega so opremili z uplinjanjem, srednje močnega s selektivnim, najmočnejšega pa s sredinskim vbrizgavanjem goriva. Dizelsko odmično gred poganja zobati jermen, poljenje z gorivom pa opravlja razdelilna visokotlačna črpalka.

Nedavno uvodno preskušno smo prevozili z najzmotljivejšo primerjo: z različno GT v kombi-limuzinski podobi. In ugotovili, da je tudi primera, po že znanem japonskem receptu za sodobna vozila v celem na novo zasnovan in izdelan avtomobil. Z njim so se Nissanovi oblikovalci poslovili od ostrih in oglatih bluebirdovskih potez in pri različici GT – dosegli moderno nizek količnik zračnega upora ($C_w = 0.29$); tudi s spoilerji pod nosom, zadkom in vzdolž vozila ter na vrhu sicer navpično odsekana zadka. Malce na hitro bi lahko primereno primerjali s peugeotom 405; ne le zaradi zelo podobnih zunanjih mer, tudi zaradi zelo podobnih oblik karoserije. Ampak to nič slabega, saj (tudi) podobnost dokazuje skladnost in oblast zunanjje podobe ter ugodne prostorske razmere v notranjosti.

Prednja sedeža sta klub temu prekratko vzdolžno pomicna. Se pa – v primeri GT – dovolj športno oprimeta da potrjujeta športno naravnost te različice v celoti. Zraven sodijo prijetna intimnost voznikovega neposrednega okolja (s pregledno armaturnoploščo, z logično razporejenimi stikali in z, žal, dobrem prijemu nenaklonjenim volanskim obročem), pa vzorno lahkonata, natančna in hitra prestavna ročica, električno vodení zunanjih ogledali, dovolj prostora za tri ali štiri sopotnike (in njihovo prtljago), natančna obdelava notranjosti in prijetno bučen, športnemu namenu ustrezni motor.

Vrtine valjev in batni gibi v njem so v natančnem kvadratnem razmerju, kar je prvi zanesljiv dokaz, da se ta motor izredno rad vrti. To njegovo lastnost kaže izrabljati, tudi zaradi navora, ki pride do polne veljave v razmeroma visokem delovnem območju. Hkrati pa je petstopenjski menjalnik tako spretno izračunan, da ni treba »dirkat«, če tegata nočete. Navsezadnjé je jeklenih konj dovolj tudi za povsem zmerno obvladovanje vozila in za uživajočo uporabo njegove precej temeljite opreme. Oprema je pri primerah razvrščena pod oznake L, LX, SLX, SGX, in GT, za sa-



Primera – kombi-limuzina (hatchback)





Tehnični podatki: primera GT

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen sprejed prečno – vrtina in gib: 86,0 x 86,0 mm – gibna prostornina 1998 kubikov kompresija 10,0:1 – največja moč 110 kW (150 KM) pri 4800/min – največji novar [18] Nm pri 4800/min – ročna gred v 5 ležajih – 2 odmični gredi v glavi (veriga) – po 4 ventilji za vsak valj – glava in blok iz lahke kovine – elektronsko vibriravjanje goriva – vodno hlajenje.

Prenos moći: motor sprejed poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – platišča 6J x 14 – gume 195/60 VR 14

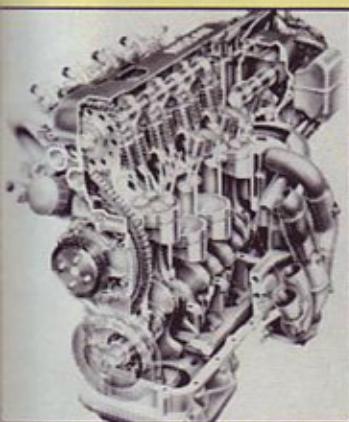
Voz in obese: limuzina (ali kombi-limuzina) – 4 (ali 5) vrata, 5 sedežev – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – sprejed vzmetni nogi, zgornja in spodnja prečna vodila, dodatna povezava med volansko vrtilno osojo in zgornjimi vodilom (večvodilna premja), stabilizator – zadaj vzmetni nogi, dvojna prečna vodila, vzdolžna vodila, stabilizator – dvokražne zavore, kolunice ob vseh štirih kolesih in sprejed posebej hlajene, servo, omejevalnik moči zadaj, ABS – mehanska ročna zavora na zadnjem kolesu, ročica med sedežema – volan z zabolto letvijo, servo, 3,0 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mero in teže: dolžina 4,400 m – širina 1,700 m – višina 1,395 m – medosna razdalja 2,550 m – kolotek sprejed 1,470 m, zadaj 1,460 m – rajdi krog 10,6 m – teža praznega vozila 1200 kg – dovoljena skupna teža 1700 kg – 480 litrov – posoda za gorivo 60 litrov.

Zmogljivosti (tovarjal): največja hitrost 220 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 8,4 s – poraba goriva (ECE): 6,2/8,1/10,5 litra bencina super na 100 km



Primera – limuzina (saloon)



Primera GT: motor SR 20DE (150 KM)

moderni štiristopenjski menjalnik (ta sodi le k 2,0-litrskemu motorju s 115 KM) pa je treba doplačati.

Seveda si avtomatike v primeru GT ni treba želeti. Druga in tretja prestava njenega ročnega menjalnika sta dvojno sinhronizirani, pretikanje je, natanko tako kot ročica zanj, bleščeč vzorec svoje vrste. Dovolj vzorno pa je tudi podvozje: prednja prema, pravijo ji tudi »večvodilna«, je skoraj do pike takšna kot pri dosti dražjem in predvsem bolj športnem nissanu 300 ZX, kar pomeni, da so ob dvojnih vodilih poskrbeli za dodatno povezavo med zgornjim vodilom in volansko vrtilno osojo. Posamično obešeni pa sta tudi zadnji kolesi, z vijačnimi vzmetimi in prečnimi vozili. Zavoram so

dodali ABS, volanu s samo tremi zavrtljaji pa servojačevalno napravo. Vse skupaj deluje kot pravi GT: še dovolj udobno za prijeten družinski izlet, a tudi dovolj čvrsto in stabilno morebitne zahtevnejše, predvsem po hitrosti, (očetove) želje.

Nissan primera, ki prihaja te dni in za začetek le z milejšimi motornimi različicami tudi k našim kupcem, je Nissanov povsem jasen odgovor na evropske

grožnje o zmanjšanem uvozu japonskih vozil. Presajena v Evropo in izdelana na angleških tleh primera ni le svež in moderen avtomobil, ampak je tudi lep primer sodobne poslovne spremnosti.

»Buy British!« – pravijo Japonci. In ponujajo svoj avto.

Martin Česenj