

Vozili smo

NISSAN PRIMERA



Na novo predelana primera želi biti kar se da podobna svoji evropski konkurenci. Stik s Staro celino Nissan že lep čas uspešno vzdržuje s pomočjo svojih dveh evropskih tovarn in sedaj so naredili avto, ki je že skoraj bolj evropski kot japonski.

Primera je odslej bolj zrela, nekoliko večja, njen prednji del pa je po svojem videzu bolj podoben tistemu pri maximi. Je torej bolj razkošen, Nissanovi avtomobili so si tako med seboj

NOVA

bolj podobni, sprednji del pa postaja razpoznavni oblikovni znak tovarne, kar je zelo značilno za evropske tovarne avtomobilov. Kromirana rebra med prednjima lučema, ki tvorijo masko hladilnika, skozi njo pa seveda priteka hladilni zrak do motorja in so, kot rečeno, povzeta po maximi, imenujejo Nissanovi oblikovalci leteče krilo in to postaja nov razpoznavni znak Nissana.

Primero izdelujejo v dveh različicah: kot petvrtno kombi-limuzino, oblikovano popolnoma v Evropi in namenjeno le evropskim trgom, ter kot štirivrtno limuzino. Karoserijske obline so postale nekoliko bolj oble, avto v obeh različicah pa deluje dovolj elegantno z izrazitim družinskim predznakom z nekaj dodatka športnosti. Temeljito delo dokazujeta tudi oba koeficienta zračnega upora, 0,29 in 0,30, ki sta zelo ugodna. Da so pri Nissanu želeli poudariti svojo evropskost, so lepo dokazali tudi pri armaturni plošči. Ta je sedaj bolj moderna, dobro pregledna in izdelana iz kakovostnih materialov, predvsem pa so dojeli (in priznali), da Evropejcem bolj ustrezajo vrtljiva stikala za zra-



PREDSTAVA

čenje kot pa tipično japonsko drsna. Vsa takšna stikala pri primeri so odslej vrtljiva, kar je zelo pohvalno.

Pred približno šestimi leti je primera prejšnje generacije slovela kot eno najbolj vodljivih vozil v svojem razredu. Ta cilj so si pri snovanju novega avtomobila ponovno zastavili in tako je nova primera prvi nissan s prostorsko prednjo premo (še od prej) in na novo dodano prostorsko premo zadaj. Ni samo prvi nissan s takšnim obešenjem koles, temveč tudi prvo takšno vozilo v svojem razredu. Medosna razdalja je odslej za 50 mm večja, kar zagotavlja več udobja med vožnjo, pa tudi bolj prostorno notranjost. Kot je izboljšana varnost zaradi boljše vodljivosti, pa k temu pripomorejo tudi za 75 odstotkov učinkovitejša svetila spredaj in

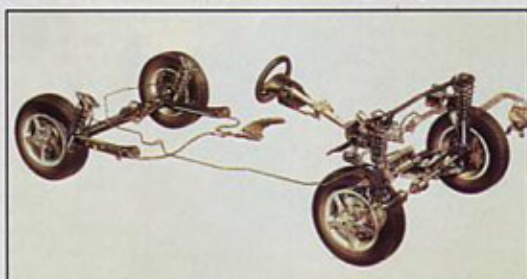


za 45 odstotkov zadaj. Posebej za Nissan jih je razvilo podjetje Valeo.

Primeri bodo v obeh različicah ponudili v kombinaciji s šestimi paketi opreme (LX, GX, SLX, SE, Si in SRI) in tremi motorji. Dva sta bencinska, 1,6-litrski in dvolitrski, ter turbodizel z enako prostornino kot večji bencinski motor. Na primeru GT pa bo trebna počakati do prihodnje pomladi. Menjalnika sta dva, ročni petstopenjski in štiristopenjski samodejni, prav tako kot za evropsko namembnost petkratne različice pa velja isto še za zelo sveže turbodizele. S tem motorjem bo primera na voljo le z ročnim menjalnikom in paketoma opreme GX in SLX. Turbodizel je sicer nov izdelek, nič kaj revolucionaren po zasnovi, torej vbrizg skozi predkomore in

dva ventila na valj, kar pa sploh ni nikakršna slaba lastnost za takšen motor. Motor deluje dovolj kultivirano, zanj pa so se odločili predvsem zaradi evropskih potreb po takšnih avtomobilih.

Pri Nissanu precej stavijo na novo primero, kar upravičeno, saj jim je uspelo izdelati japonski avto po evropskem okusu in za evropske kupce. Tovarna v Sunderlandu (Velika Britanija) lahko na leto izdela 130.000 primer, v zadnjih šestih letih pa so jih iz-



delali in prodali nekaj več kot pol milijona. Od tega so jih precej tudi izvozili na Japonsko.

ANDREJ SUPÉ

Nissan Primera	1,6	2,0	2,0 TD
motor (zasnova)		štiri v vrsti	
vrtnina in gib (mm)	76x88	86x86	84,5x88
gibna prostornina (ccm)	1597	1998	1974
kompresija	9,8:1	10:1	22,2:1
največja moč (kW/KM pri 1/min)	73 (100) pri 6000	96 (130) pri 5600	66 (90) pri 4400
največji navor (Nm pri 1/min)	136 pri 4000	170 pri 4800	177 pri 2400
odmična gred (pogon)	dve v glavi (verigal)		ena v glavi
število ventilov za valj	4		2
polnjenje z gorivom, vžig	elektronsko večtočkovo vbrizgavanje		vis. črp., turb. pol.
hlajenje	vodno		
menjalnik (število prestav)	ročni, 5	ročni, 5 (avt 4)	ročni, 5 (avt 4)
prednja prema	posamične obese, prostorska prema, stabilizator		
zadnja prema	posamične obese, prostorska prema, stabilizator		
zavore spredaj	kolutne, prisilno hlajene, ABS		
zavore zadaj	bobnaste, ABS (GX, SLX), kolutne (SE, SRI)		
volan	z zobato letvijo, servo		
platišča	5,5x14, 6x14 (GX, Si, SLX)	5,5x14 (GX, SLX), 6x15 (SE, SRI)	5,5x14
gume	175/70R14, 185/65R14 (GX, Si, SLX)	175/70R14, 195/65R15	185/65R14
teža praznega vozila (kg)	1165 (1185 5v)	1205 (1220 5v)	1260 (1280 5v)
dovoljena skupna teža (kg)	1670 (1670 5v)	1740	1735
medosna razdalja (mm)	2600		
dolžina x širina x višina (mm)	4430x1715x1410		
prtljažnik (litri)	490 (550 5v)		
posoda za gorivo (litri)	60		
največja hitrost (km/h)	180	205 (189 avt)	174
pospešek 0 - 100 km/h (s)	12	9,6 (11,2 avt)	14
poraba goriva po ECE (l/100 km)	9,3/5,6/6,9	12,1/6,8/7,9	8,6/5,7/6,7
vrsta goriva	neosvinčeni bencin		plinsko olje