



# Vozili smo (NOVI) NISSAN PRIMERA



AUTO  
MAGAZIN

# REPRIZA

Premiera primere je bila pred štirimi leti. Premierni naslov bi se mogel glasiti: "Japonski avtomobil po evropskem okusu." In premiera primere je uspela. To dokazuje tudi pol milijona prodanih vozil.

pločevinaste ploskve karoserije.

Avtomobil je torej varen, kaj pa potnik v njem? Poleg zmečkljivih karoserijskih delov, bočnih ojačitev, prednjih zračnih vreč in samozategovalnih varnostnih pasov so primeri dodali še AELR (automatic emergency locking reel), to je sistem zoper popustljivost varnostnih pasov. Izmislili so ga pa predvsem za čvrsto privezovanje otroških sedežev (in morebiti posamičnih kosov prtljage).

Trije bencinski štirivaljniki (1,6 in 2,0 litra) ostajajo takšni, kot so bili: s šestnajstventilsko tehniko ter z največjimi močmi 102, 125 in 150 KM. Na novo obdelali so le motorno elektroniko ter (dvojno) vbrizgavanje goriva in valje. Tudi četrti motor je že znan: dvolitrski dizel s klasično zasnovo in z največjo močjo 91 KM. In znano je tudi primerino podvozje: s po več

vodili za prednjo premo ter z vzporednimi prečnimi vodili. Takšno podvozje jamči dinamiko, uravnoteženost in visoke vozne zmogljivosti vozila. Primerine razlike zmorejo največje hitrosti od 165 do 220 km na uro in pospeške z mesta do hitrosti 100 km na uro v časih od 16,9 do 8,7 sekunde, to pa pomeni temeljnost, tudi takrat, ko gre za univerzalnost medkolesnega ustroja. Petstopenjski ročni menjalnik ostaja nespremenjen, samodejnosti pa so zdaj namenili štiri stopnje z novo elektroniko in s tremi voznimi programi.

Takšna je torej primerina repreza: skoraj diskretna, a prefinjena. Skoraj nevidna, a premišljena. In z veliko posluha (tudi) za (novi) občinstvo.

MARTIN ČESENJ

Letošnji avtomobilski salon v Parizu je bil prizorišče vnovične predstave: zavesa se je dvignila pred novim nissanom primera. Novim v celoti? To ne, pač pa dovolj prenovljenim, da se utegne občinstvo spet prijetno vnemiriti. Prenova je delo Nissanovih tehnoloških centrov v Cranfieldu (Anglija) in Bruslju (Belgia). Poslanstvo ostaja evropsko, proizvodnja pa tako (v Angliji), vidne spremembe je moč prešteeti s prsti dveh rok, toda cilj modernizacije so izpolnili: nova primera hoče ugajati mlajšim in aktivnejšim ljudem, predvsem pa takšnim z izbranim okusom.

Namesto dolgočasnih hladilnih rež na nosu je tam zdaj "metuljček" (ki bo odslej služil Nissanu novemu evropskemu družinskemu "obrazu"), športnejšemu videzu pa so namenili nova odbijača, nov (nižji, lažji in elegantnejši) zadnji spoiler za zmogljivejše razlike, nove (in zatemnjene) zadnje luči ter nova plastiča, nove kolesne pokrove in premišljeno izbrane (pa tudi skladne) karoserijske barve. Notranjost je dobila prijaznejšo podobo in več svetlejših materialov. Seveda se všečnost stopnjuje družno z zalogo opreme. Nova luksusna primera nosi zdaj označko SE (prej SGX) in ima poleg lahkih kolesnih platič tudi usnje na sedežih in volanskem obroču ter prefinjeno porcijo (umetnega)

lesa ob armaturni plošči. Izjemno zavzeto in na podlagi izkušenj pri avtomobilih drugih znamk so se lotili zaščite proti kraji vozila: z radijskimi frekvencami, kodno tehnologijo, prekinljivo delovanja v vetročkovnem elektronskem sistemu vbrizgavanja goriva in z namesnitvijo kontrolne naprave med

