



Kombinatorika

Samo da se pelje, pravijo nekateri. No, takšni zagotovo ne razmišljajo o nakupu Nissanovega Qashqaja, ki ni ne tipična kombilimuzina ne pravi kombi in še najmanj SUV, čeprav je 'mekimi' po videzu najbližje.

► Danes, ko smo že videli (nekateri tudi vozili) toliko in toliko kombijev, limuzinskih kombijev in kombilimuzin ter nas vsakodnevno obmetavajo z oglaševanjem mehkin terencev, je pri prodaji avtomobila večasih treba ubrati tudi drugateno pot. Konkurenca je pač huda, izdelki pa zato vse bolj nenavadni. Eden takšnih je Nissanov Qashqai. Pol Slovenije, ki ga vidi na cesti, ne zna prebrati njegovega imena, tri četrtine preostale polovice ne ve, kako se izgovori, pravi test inteligence pa je zapisati njegovo ime ... A Qashqai je kot nalašč za evropske ceste.

In kupce, naveličane vsakdana. Oblikovno ne kriti naskoti, da je plod dokaj sveže ideje, a je dovolj poseben, da se na cesti ljudje obracajo za njim. Nekateri celo s prstom kažejo na tistega, katerega imena ne izgovarjamo. Sicer gre najbližje: pokaskaj-znaš-kaškaj. Prvič in ne zadnjič. Znamo? Tisti, ki jih je že navdušil, pa čeprav je oblikovno in idejno, obvladajo 'kaškaj' sredi noči. Priznajte, če se zanimate za njegov nakup in trikat izgovorite Qashqajevu ime, ste skoraj že njegovi. A korak za korakom. Qashqai je plod velikih kompromisov in stvar skoraj

vseh Nissanovih oddelkov, ki se ukvarjajo skoraj z vseni avtomobilskimi razredi, le pickupa na srečo niso vmesali v Qa. SUV-ovski so oddaljenost od tal (pohvaliti velja, da je od tal oddaljen le toliko, da vas ni treba vedno skrbeti, da si boste pri izstopanju umazali hlače), plastične zaščitne pragove in dna, uglajeno robati videz in ... to je to, kar se tiče terenskosti. Testni Qashqai z 1,6-litrskim bencinskim motorjem se je od tal namreč poganjal le s prednjim parom koles. Štirikolesni pogon si lahko omislite izključno z dvolitrskim bencinskim ali

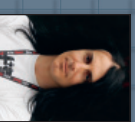
“Pri Qashqaiu vam ni treba skrbeti, kako boste zapeljali čez 'ležečega policaja.'”

dizelskim motorjem. Kot tudi ESP! Tak Qashqai pa je vseeno bolj terenski kot drugi avtomobili spodnjega srednjega razreda. Oddaljenost od tal skrbi, da na kolovozu (ali pozimi v snežnih koleznicah) s trebuhom ne podrsate vsega, kar je višje od povprečno rastle regratove lučke. Na makadamu je tudi udobnejši od izključno cestnih tekmecev. Če radi parkirate na pločnikih (saj veste, da to ni ne lepo ne pravilno?) bo Q z balonastimi obnavli tudi več kot pripraven. Pa še odrganih plastičnih spojitev vam ne bo treba pobirati s tal ali gledati potlačeni izpušnih loncev. Tudi sedi se SUV-ovsko visoko, kar zago-

**PRENESI
OZADJE**

Iz oči v oči

Minko Kemc



➔ Najpomembneje je, da nani ne gledate kot na terenca, saj (kot testni) sploh ni mogoče, da ima štrikolesni pogon. Veliko bolje je, če nani gledate kot na naslednika Almere, čeprav to v resnici ni. Je pa avtomobil prijatelja in velikega videza, lahko njegova upravljanja in velikosti, za katero bi lahko rekli, da je ravnopravna za udoben družinski avtomobil. Verjetno pa ne bi bilo nič narobe, če bi bil drznejše zunanje oblike v slogu večjega Murana. ➔➔



Aljoša Mrak

➔ Priznam, ni mi všeč. Tehnično ni nič posebnega (le prednji pogon, vrtenje notranjega koleasa v prazno pri polnem pospeševanju, dolga zavorna pot, menjalnik obožuje le zelo nežno roko), voz se povprečno (ne ljubi preveč ovinkov), v notranjosti pa je dolgočasen. Edina razloga, ki ju vidim kot morebitno prednost tega avtomobila pred tekmeci, sta zunanja oblika in razmerje cena in oprema. A iz prve roke vam povem, da je vsaj vzdržljiv! ➔➔



Dušan Lukič

➔ Ne spominj se avtomobila, ob katerem bi si toliko ljudi poskušalo izmisliti bolj ali manj posrečene besedne igre glede njegovega imena. Naj vam je ime všeč ali ne, priznati je treba, da si ga vsaj (iz takega ali drugega razloga) zapomnite. Pa čeprav ga je napisati brez napak že kar umetnost (in zato tega niti ne poskušam narediti). Sicer pa avto (bi napisal ime, pa bi verjetno narobe črkoval) preseneti dvakrat: na prvi pogled je velik, a v resnici ni – in na prvi občutek je malce okoren, pa v resnici ni. Tu in tam lahko postreže, vsaj tistim, ki ga ne poznajo, še s tretjim prese- nečenjem: nima (vsaj testi ne) štrikole- snega pogona, pa čeprav marsikdo misli, da gre za terenca. Če ga jemljete kot takega, utegnete biti razočarani. Če pa ga jemljete kot značajsko malo drugačen, a sicer povsem povprečen avto Golfovega razreda, boste lahko tudi prijeto prese- nečeni ... ➔➔

tavlja dobro preglednost nad dogajanjem

okoli Qashqatevega nosu. Kupci SUV-ov se za takšne avtomobile odločajo tudi zaradi (pogosto laznega) občutka varnosti. Dejstva to potrjujejo, saj je šele pred tednom Land Roverjev Freelander 2 kot prvi kompaktni SUV osvojil pet zvezdic za zaščito odra- silih potnikov! Qashqai trkov še ni opravil, povsem možno pa je, da bo ta nenavadni 'koncept' osvojil petico. Zadek je pri partik- larnih zaradi slabše preglednosti (predvsem zaradi 'letalskih' zadnjih stranskih šip in visoke bočne linije) manj prijazen, a velika ogledalca in pogled nazaj vam bodo pomagali do prostora na 'mrtvočem' asfalu brez busk. Na kakšno blato, zahlevnejše vzpone in spuste z vikendom pa s takole gananim Qashqatem raje pozabite. To je urbani 'tere- nec', ki hoče biti tudi limuzinski kombi, a se



"Kupci SUV-ov se za takšne avtomobile odločajo tudi zaradi (pogosto laznega) občutka varnosti."

mu pri tem hvalešaju pravi 'enoprostori' je smetilo. Glavni razlogi so v prtljazniku, ki je sicer z osnovnimi 352 litri dobro obdarjen, a v primerjavi z (rečimo) Golfom sploh ne izstopa. Qashqateva zadnja klop ni vzdolžno pomikna, tudi odstranjiva ne, prilagodljivost notranjega prostora pa se začne in konča pri podiranju naslonjala v razmerju 60 : 40 delji- ve zadnje klopi. Prtljazičnik je manj pripraven še zaradi visoke nakladalne višine (770 milimetrov) in robu (120 milimetrov), mogočin pa bo šlo v nos tudi ne ravnno visoko odpira- nje zadnjih vrat. Če ste nad metrom tri črti, bodite pozorni ali imejte v torbi kako kocko ledu. Sicer je v prtljazičniku nekaj mest za pri- tjevanje tovoru, sama obdelava prtljazižnega prostora pa je vzorna.



| Nissan Qashqai 1.6 16V Tekna

Qashqai je po uporabnosti tako še najbliž- je kombijem (ali limuzinskim kombijem, ne dostavnikom!) in kombilimuzizam. V notra- nosti prednjačilo na pogled in odip prijemi materialli. Vis, ki ga, kar se ergonomije tiče, naredi armaturna plošča, je dober. Gumbi so na pravih mestih in tudi dovolj veliki, le tipke za upravljanje samodejne klimatske naprave so malce majhne. Rahlo zaščitpa še pri neosvetljenih gumbih za (elektrčen) pomik vzvratnih ogledal. Na navoianske

za kolena, še prej za glave. Če bodo zadaj sedeli otroci in odrasli povprečne rasti, ne bo težav, vsak višji potnik pa se bo zadnji klopi počutil utujenjo. V notranjosti nas je zmotila raven kakovosti izdelave, ki je sicer zgleidna, a ji je oceno znižala rahlo odstoplje- na obloga praga pri zadnji klopi. Spodstšaj, ki ga drugje nismo opazili.

Elektrčno ogrejeni volanski servo je zadovoljivo odziven in tudi povratno infor- mativen. Pri tise nastavljenem vzmetenju



(Qashqai vendarle ni surov) mehka prednja sedeža še bolj prideta do izraza, saj ublažita večino tresljajev, ki jih v kabino spusti sicer čvrsto, a nič kaj francoosko mehko (Renault Nissan) nastavljeno podvozje.

Zaradi višje nastajene karoserije, kar pomeni tudi višje težišče, je jasno, da gre Qashqai slabše čez ovirke kot večina ('heteroskih') tekmecov, a še vedno preseneilji-

vo dobro. Karoserija se sicer maleknotno nagiba, pozna se tudi večja občutljivost na bočni veter; a kolsa vztrajajo v začrtani poti. Da vendarle obstajaja fizika, najprej sporoči zadek, ki postane težak in predvidljivo začne zdrsavati iz smeri. Testni Qashqai je bil obut še v zimске gume, z njimi pa je imel na mer- tval kar nekaj težav. Velja omeniti slabo zavorno pot (kar 50 metrov)! Test z zimski- mi gumami je pokazal še občesne težave s

prenosom moči 1,6-litrskega bencinskega motorja na podlago. Pogonski par koles se je ob malce težji nogi na stopalki za plin (ta je večasni pri vključevanju v promet) potreba) zlahka zavrtel v prazno, še posebej na dtsedi podlagi. Kakšen sistem proti zdrsni pogon- gumbe tempo- mata, radijskega sprejemnika in avtoletoha (modrozoba povezava mobilnika z radijskim sprejemnikom) se je treba navaditi, prav tako na sorazmerno malo uporabnih odla- galnih mest. Če boste prostora za pločevinki med sedežema zasesti s pišajo, boste drob- narje lahko odlagali le na dve mesti: v vrata ali v zaprtu luknjo sredi sedežev. Kot tretja možnost se ponuja predal pred sovoznikom. Nicesar pa ni za hitro odlaganje drobnarij v obliki mobilnega telefona, cestninske kartice ABC, denarnice, ključev, bonbov ... Prednja sedeža sta školjkasta, z dovolj dobro bočno oporo, da je telo trdno na mestu. Zadaj lahko hitro zmanjka prostora

