

Kratek test

Čas je relatiyen



besedilo: Mitja Reven • foto: Vinko Kermc

Naša življenja niso tako napeta, da bi bile naše cestne poti dirke. Zato tudi ni tako pomembno dejstvo, da je Qashqai z enakim motorjem, enako opremo, enakim pogonom in šeststopenjskim ročnim menjalnikom pri sprintu do 100 km/h za dobro sekundo hitrejši od različice s samodejnim menjalnikom.

► Takšna je zgodba glede na tovarniške podatke. Ne gre zanemariti resnice, da je pri slovenskem Nissanu mogoče naročiti šeststopenjski samodejni menjalnik (cena je 1.450 evrov) samo v kombinaciji z dvolitrskim turbodizelom (110 kilovatov), ki – mimogrede – pomeni vrh Qashqaievem motornem ponudbe. Kot ste verjetno razbrali že iz uvida, samodejni menjalnik nekoliko zamori veselje motorja do dela in skrb, da ga pota ne bi zanesla na stran brutalnežev. Vse je postreženo z mehkobo. Zgodilo se je, da sem zamenjal Qashqia s CVT-jem za takega s klasično avtomatiko, in ker so bile misli prvih nekaj kilometrov zelo mirne vožnje z novincem nekje druge, sploh nisem opazil, da imam opravka z drugačnim menjalnikom. Veliko je k temu pripomogla tudi zelo podobna prestavna ročica. Prva ugotovitev je bila torej ta, da menjalnik menja zobnike zelo mehko (a vseeno opazno, ko imate glavo na

pravem mestu), kar je praksa tudi pri menjavi ob polnem plinu, ko elektronika sicer dvigne motorne vrtljaje vse do rdečega polja (ta se začne pri 4.500/min), a prestavo zamenja elegantno in počasi. Elektronika poseže tudi v delovanje ročnega načina, če je zaradi previsokih vrtljajev ogroženo zdravje motorja ali če bi ta agregat zaradi prenizkih vrtljajev ugasnil. Zgodba je lahko tudi obratna – voznik se sredi samodejnega načina odloči, da bo pretikal sam, pomakne prestavno ročico v levo in s pomikanjem naprej pretakne v višjo oziroma s pomikom proti sebi v nižjo prestavo ter tako pretika ročno.

Program 'manual' pa ni namen takšnega Qashqaija, saj je delovanje v samodejnem načinu dovolj dobro: pri prehitevanjih ali vključevanju v promet se menjalnik ne moti, se ne obotavlja in le redkokdaj cuka. To se zgodi včasih pri pretikanju iz tretje v drugo ali iz druge v prvo prestavo.

Dvolitrski dizel dCi s turbopuhalom in vbrizgom po skupnem vodu zagotovo pride še bolj do izraza pri ročnem menjalniku, saj avtomatika s svojo mehkobo umiri vseh 150 'konjev' in kar 320 Nm navora, ki sicer omogočajo, da na ravniini speljete tudi v drugi prestavi. S takšnim Qashqaitem ste na cesti lahko tudi čisto spodobno hitri, le od pospeškov ne pričakujete, da vam bodo na celo nailili kapljice potu. Menjalnik sicer dobro 'posluša' in vtraja pri rdečim poljem vrtljajev, ko spozna, da si voznik želi hitrejše vožnje. Hitrejši vozniki bodo morda nergali le nad časom, ki si ga vzame Qashqai, da ukaz s pohojene stopalke za plin udejanji v motornih vrtljajih. A čas je, kot smo omenili že v naslovu, relatiyen in večina voznikov relativnosti sploh ne bo povezovala s počasnostjo.

Motor je zjutraj v mrazu pričakovan glaten, zatem pa se njegovo delovanje umiri na čisto spodoben raven decibelov in spomin na dizla je živ le še pri višjih vrtljajih. S testnim Qashqaijem se lahko povsem spodobno peljete že pri 1.500 vrtljajih na minuto. Takole, s (približno) tisočkatom in pol, gre brez težav v četrti prestavi pri okoli 50 km/h.

Pri Qashqaju s samodejnim menjalnikom je poraba večja: kombinirana poraba po tovarniških podatkih presega porabo Qashqaja z ročnim menjalnikom za skoraj liter plinskega olja na 100 prevoženih kilometrov. Ali tovarniški podatki držijo, smo lahko tudi preverili:



je mogoče pri nas dobiti le v paketu s 4WD. Izbera pogona je delno prepuščena vozniku, ki lahko izbere dvo- ali štirikolesno gnan način (elektronika razporeja moč na premi glede na potrebe) ali pa z vrtenjem izbirnega

so servojačali tudi volanski mehanizem. Notranjost je zanimiva, ergonomija ima še nekaj rezerve (neosvetljeni gumbi, le voznika šipa se spusti samodejno, slaba berljivost osrednjega zaslona ob močnejši sončni sve-



I Nissan Qashqai 2.0 dCi 4WD Avt. Premium

tlobi, za vklop zadnje meglenke je treba vklopiti prednji), pri odpiranju vrat prtljažnika je treba paziti na glavo, kamera, ki pomaga pri vzvratni vožnji, pa je v dežu slabu uporabna. Pametni ključ v opremi Premium olajša uporabo, telefon s povezavo Bluetooth omogoča varnejše telefoniranje, ogrevani sedeži odženejo zimski mraz, ksenonska žarometna s pranjem svetita zanesljivo, zaradi 17-palčnih litih plastičnih in panoramskega strešnega okna pa je tak Qashqai drugačen od preostalih različic tudi na zunaj. ◁◀

Nissan Qashqai 2.0 dCi 4WD Avt. Premium

Cena osnovnega modela: 31.010 EUR
Cena testnega vozila: 32.920 EUR

NAŠE MERITVE
T + 1 °C / p + 990 mbar / rel. vl. = 62 % / Stanje kilometrskega stevca: 7.895 km

PONPEŠKI
0-100 km/h: 10.5 s
402 m z mesta: 17.4 s (129 km/h)
1.000 m z mesta: 32.0 s (162 km/h)

PROŽNOST
Meritev s tovornim menjalnikom ni možna.

NAJVJEČJA HITROST
187 km/h
(VI. prestava)

ZAVORNA POT
od 100 km/h: 35.8 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA
skupno testno povprečje 9.7 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-vajni – 4-taktni – vrstni – turbodizelski – gibna prostornina 1.994 cm³ – največja moč 110 kW (150 KM) pri 4.000/min – največji navor 320 Nm pri 2.000/min.
Prenos moći: motor poganja prednji kolesi [preklopljiv štirikolesni pogon]
– 6-stopenjski samodejni menjalnik – gume 215/60 R 17 H (Bridgestone Durit H/T Sport).
Mase: prazno vozilo 1.685 kg – dovoljena skupna masa 2.085 kg.
Mere: dolžina 4.315 mm – širina 1.780 mm – višina 1.615 mm
– prtljažnik 352–410 l – posoda za gorivo 65 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 185 km/h – prospešek 0–100 km/h 12,0 s
– poraba goriva (ECE) 10,1/6,5/7,8 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ videz
- ▲ notranjost
- ▲ menjalnik (udobje)
- ▲ vodljivost in lega
- ▼ poraba goriva
- ▼ pregleđnost nazaj
- ▼ samodejni pomik le vozniške šipe
- ▼ kamera za vzvratno vožnjo je v poslabšanih vremenskih razmerah slabu učinkovitata
- ▼ slaba berljivost osrednjega zaslona ob močnejši svetlobi
- ▼ samodejni menjalnik je na voljo le pri 2.0 dCi
- ▼ prenizočno odpiranje vrat prtljažnika
- ▼ cena

Končna ocena

Pri tej kombinaciji je treba vzeti v zakup višjo ceno modela, večjo porabo goriva in slabše (a ne slabe) zmogljivosti dvolitrskoga turbodizela. Dobre strani kompromisa pa so vozno udobje, lahketnost uporabe in zanesljivost, s katero se štirikolesno gnani Qashqai vozi po skoraj vsaki podlagi. Samodejni menjalnik na terenu sploh ni nesmisel.