

Plus dva



besedilo: Aljoša Mrak • foto: Saša Kapetanovič

Pri Nissanu so bili izvirni pri obliki in uporabnosti Qashqaia, tega pa ne moremo trditi za ime podaljšane različice.

►► Nissan Qashqai je bil pred dvema letoma prava prodajna bomba, saj so ga tako rekoč razgrabili in je bilo treba nanj celo čakati. Toda pri Nissanu niso spali na lovorikah, ampak so kmalu predstavili še daljšo različico (z neizvirnim imenom Qashqai+2), v kateri si lahko omislite tudi štirikolesni pogon in menjalnik CVT.

Najprej naj razjasnimo, da so v obtoku že fotografije oblikovno predelane Qashqaia, ki bo prišel na trg spomladi 2010. Revolucije ne bo ponujal, bo pa v osnovi znova zablistel z novim sprednjim in zadnjim delom, bolj

všečnimi merilniki in manjšim hrupom.

A pametni bodo počakali na zadnje zaloge starega in ga kupili po ugodnejših cenah, saj mu – roko na srce – nič ne manjka. Ali pa ne toliko, da bi le zamahnili z roko in mu zaželeli miren pokoj.

Podaljšana različica je v primerjavi s krajšim bratom malo manj graciozna, vendar je zato uporabnejša. Večja medosna razdalja pomeni več prostornosti in dva dodatna sedeža več možnosti. V drugi vrsti bo dovolj prostora tudi za odrasle potnike, v tretjo pa jih raje ne tlačite, saj lahko 'v prtljžniku' preživijo le majhni otroci. Zelo uporabna pogruntavščina je pomična zadnja klop, ki se v podaljšani različici prilagaja v razmerju tretjina proti dvema tretjinama, saj omogoča še tisti ščepec prilagodljivosti več, da sedeži in prostor okoli njih postanejo res uporabni. Prtljžnik pri petsedežniku ostaja dovolj velik, da gredo noter tudi otroška kolesa, pri sedemsedežniku pa raje ne računajte nanj, temveč pustite kolesa doma in

si raje omislite strešni kovček. Da boste lahko vsaj nahrbtnike kam skrili.

Na testu smo imeli različico z neskončno-stopenjskim menjalnikom CVT. Menjalnik omogoča še več udobja, vendar le, če imate zelo nežno nogo. Pri polnem plinu namreč zganja tak hrup, da je to za potnike moteče, saj imaš občutek, da se tehnika neizmerno trudi doseči hitrosti, ki so predpisane v Sloveniji. Povem le primer. Če imate tempomat naravn na 145 km/h, kar v resnici znese malce čez 130 km/h, potem se boste po ravnem vozili s 3.000 vrtljaji. Ko pa zapeljete na klanec, na primer vrhniški, bodo motorni vrtljaji (samodejno) narasli kar do številke 6.000, kar je le 500 vrtljajev manj od rdečega polja. Za potovalno hitrost se bo motor na vse pretege mučil, vi pa tudi, saj bo pri tem tudi hrupen, zato bi osebno veliko raje imel dober samodejni menjalnik. A Nissan ima menjalnike CVT že dolgo v ponudbi, zato so le s polic vzeli tisto, kar so že imeli. Škoda,



verjetno bi se bolj izkazal z motorjem večje prostornine, saj kombinacija dvolitrskega bencinskega motorja (s kar 104 kilovati oziroma 141 'konji!') in menjalnika CVT deluje suvereno le pri nežni mestni vožnji. V mestni džungli se res izkaže, sploh v položaju D. Za ljubitelje pretikanja pa ponuja še sekvenčni način, kjer s prestavno ročico pretikamo v višje prestave s potiskanjem proti armaturni plošči, v nižje pa z vlečenjem proti sebi. Žal so izpis prestav na instrumentni plošči tako skrili, da smo mu pripisali minus v rubriki Hvalimo in grajamo.

Priporočamo pa štirikolesni pogon, ki ga enostavno priklopimo le z uporabo vrtljivi-



vega stikala na sredinski konzoli (možnost samodejnega razporejanja moči ali pa 'zaklenjenega'), velikim otrokom za volanom ali tistim manjšim na zadnjih sedežih pa bo vseh tudi panoramska streha. A če sem odkrit, bi raje imel parkirna tipala na sprednjem delu kot pa panoramsko streho, saj je Qashqai+2 manj pregleden, kot bi mu pripisali na prvi pogled. Zato lahko rečemo le to, kar vedo že številni: lepo je biti za volanom tega avtomobila. Neutrudljiva vožnja je lahko z menjalnikom CVT še bolj udobna, štirikolesni pogon pa bo poskrbel, da bo lahko vsak konec tedna aktiven. Tudi (ali predvsem) v snegu. ◀◀



Nissan Qashqai+2 2.0 16v 4WD CVT Tekna

Cena osnovnega modela: 26.700 EUR
Cena testnega vozila: 29.160 EUR

NAŠE MERITVE

T = 8°C / p = 1000 mbar / rel. vl. = 51 % / Stanje kilometrskega števca: 6.678 km

POSPEŠKI

0–100 km/h: 12,0 s
402 m z mesta: 18,4 s (124 km/h)

PROŽNOST

Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

NAJVEČJA HITROST

177 km/h
(Izbirna ročica v položaju D)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 43,4 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 11,5 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – bencinski – gibna prostornina 1.997 cm³ – največja moč 104 kW (140 KM) pri 6.000/min – največji navor 196 Nm pri 4.800/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi (preklapljiv štirikolesni pogon) – neskončnostopenjski menjalnik (CVT) – gume 215/60 R 17 H (Bridgestone Blizzak LM-25 4x4 M+S).
Masa: prazno vozilo 1.583 kg – dovoljena skupna masa 2.215 kg.
Mere: dolžina 4.525 mm – širina 1.780 mm – višina 1.645 mm – prtljžnik 410–1.515 l – posoda za gorivo 65 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 177 km/h – pospešek 0–100 km/h 11,7 s – poraba goriva [ECE] 10,9/7,0/8,5 l/100 km, izpust CO₂: 199 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ udobje pri umirjeni vožnji
- ▲ priklapljiv štirikolesni pogon
- ▲ pomična zadnja klop
- ▲ kakovost izdelave
- ▲ dodatna sedeža

- ▼ delovanje CVT-ja pri polnem plinu (hrup)
- ▼ parkirna tipala ima le zadaj
- ▼ premajhen izpis prestav v sekvenčnem načinu
- ▼ dodatna sedeža sta le zasilna

Končna ocena

Če imate (po navadi) nežno desno nogo, potem boste z neštetostopenjskim menjalnikom zadovoljni. Udobje je zagotovljeno. Čeprav je dejstvo, da je Qashqai s CVT-jem pri polnem plinu preglasen, več porabi in izgubi nekaj iskrosti.