

Vozili smo: NISSAN SERENA



V ŠPANSKI IZDELEK

Japonci snujejo avtomobile dosti hitreje, kot jih potem začnejo prodajati. Nissan je sereno predstavil že junija lani (na Japonskem), gledali smo jo marca letos v Ženevi (salon), šele pred dnevi pa smo jo evropski časnikarji tudi preskusili. In (šele) zdaj jo bodo dobili tudi prvi evropski kupci.



Serena je in ni MPV. MPV (Multi-Purpose Vehicle) je večnamenski avtomobil s precej nejasno definicijo: lahko je mini kombi, zgolj prilagojen potnikom, lahko pa je tudi kombi-limuzina, posvečena v potovalnik. Serena hoče biti oboje hkrati, predvsem pa družinsko prevozno sredstvo čedne oblike in uglajenih manir. To je limuzinski kombi, zasnovan predvsem za Evropo (da bi vozil vzporedno z renaultom espaceom in chryslerjem voyagerjem) ter postav-

ljen med dva že znana modela iste znamke: med okornejši in zastareli vanette (ki je predvsem kombi) in med manj prostoren, čeprav malenkostno daljši, prairie (ki je že skoraj limuzina). Serena je krajša tudi od espacea, voyagerja, trans-sporta, aerostarja, previe in space wagona, toda zunanja dolžina ni vse. Njena medosna razdalja sodi nekako v sredino naštetih vozil, to pa pomeni ugodno kombinacijo: olajšane manevre in pripravno notranjo dolžino.

Sereno za Evropo izdeluje Nis-

san Motor Iberica SA: karoserijski deli prihajajo iz tovarne v Montcadi, dizelski motorji iz podružnice v Madridu, končna montaža pa teče v barcelonski brezcarinski coni. Bencinska motorja, enaka kot za limuzinske nissane, sta izdelek angleške tovarne v Surelandu, pa tudi sicer je ta avtomobil osemdesetodstotno plod EGS: dele zanj pošilja še 115 evropskih firm.

Serenina privlačnost je najprej v njeni zunanji podobi: z eno potezo zašiljen, potem pa do potankosti zaobljen nos (ki je s svojim

pločevinastim delom tudi varnostna absorpcijska cona v primeru čelnega trčenja), kot z ravnim povlečeni bočni liniji ter povsem navpičen, a obel zadek. Zajetna odbijača sta natančno spojena s karoserijo, šipe in ogledali so veliki, skoraj elipsasta žarometna sta mojstrsko vdeta v vogalni okroglini in število vrat je različno: prednji par se odpira klasično in ga izreza prednjih koles prav nič ne zadevata, drsna vrata za dostop k preostalim sedežem so lahko le na desnem, lahko pa tudi na obeh bokih, vra-



ta na zadku pa so dvizna, da zmorejo biti tudi streha nad tistimi, ki polnijo prtljažnik. Žal so lahko nevarna streha: dvignejo se namreč prenizko, da bi bile glave nepredvidnih in visokoraslih uporabnikov vozila varne pred udarci vanje (škafila s prvo pomočjo je na srečo v desni prtljažniški steni).

Tudi število sedežev v sereni ni vselej enako: čim bolj luksuzna je različica, tem manj jih je. Lahko jih je šest, sedem ali osem; čim manj jih je, tem temeljitejši so, prirejani pa so tudi za

sprotno prilagajanje bivanju v avtu: prednja izmed zadnjih utegneta biti vrtljiva (za klubsko postavitve sedežev), vse po vrsti (razen povsem prednjih dveh) pa je moč zložiti: ali ob stenah in vzdolžno, na ljubo tovoru, ali pa v ležišče, če ste ravno na poročnem potovanju in brez ficka za hotel.

Ampak prestavljanja pohištva v tem avtu še ni konec. Motor namreč ni v nosu, kot bi neuki gledalec mogel

misliti, ampak 850 milimetrov za prednjo premo, kar pomeni da je natanko pod prednjim sedežnim parom; pravzaprav pod sredinskim grebenom med njima. Na srečo je moč večino predvsem tekočinskega nadzora motorja opraviti izpod prednjega pokrova vozila, kontroli motornega olja pa streže (tudi) elektronika z lučko na armaturni plošči, ampak kdor bi vseeno rad brkljal okrog stroja, se mora lotiti dela: odvijanja plastike na grebenu, tik za prestavno ročico, odmikanja preprog in dviganja obeh pred-

njih sedežev. Potem je motor kot na dlani: nameščen vzdolžno, vpet na treh mestih in izolacijsko tako dobro obdan, da je z ušesi sedenju »na njem« komajda moč verjeti.

Motorji za sereno so torej trije: 1,6 in 2,0-litrska bencinska agregata imata po dve odmični gredi v lahkih glavah, verigi zanje ter po štiri ventile za vsak valj. Njuni največji moči sta 72 kW/98 KM pri 5600 in 93 kW/126 KM pri 6000 vrtljajih, če pa sta njuna izpuha katalizirana, sta moči malenkostno manjši. Dizel je dvolitrski, ima le eno odmično gred v glavi (z zobatim jermenom) in po dva ventila na valj, glava in blok sta iz sive litine, največja moč pa je 49 kW/66 KM pri 4600 vrtljajih v minuti.

Menjalnik je vsakič petstopenjski, s pripravno kratko in limuzinsko lahkotno prestavno ročico, moč motorja pa so speljali k zadnjemu kolesnemu paru (enako kot pri hišnem modelu vanette, ali pri konkurenčni toyoti previi; oba imata namreč podobno »sredinsko« nameščena motorja). Serena je na voljo v treh označenih različicah: kot LX, kot SLX in kot SGX. Z njimi se stopnjujejo ne le kakovost sedežev in celotno udobje notranjosti, ampak tudi motorne moči in druga mehanika. Boljša oprema obsega viskozno zaporo zadnjega diferenciala, zavorni ABS in temeljitejšo od dveh možnih zadnjih prem. To pomeni poltogo premo z več vodili ter s prečno plastično listnato vzmetjo, medtem ko sodi v cenejše izvedbe serene toga zadnja premo z običajnimi listnatimi vzmetmi. Tudi kolesna obutev je prilagojena motornim zmogljivostim, zavore pa so vsakič enake: spredaj kolutne in posebej hlajene, zadaj bobnaste, z ročno zavoro vred.

Udobnejšemu vstopanju k prednjima sedežema so namenili čvrsta ročaja na prednjih okvirih vrat, čistejšemu zraku v notranjosti vozila pa ventilator ob motorju, ki preprečuje, da bi smrad zašel do potnikov. Ob



Pohištvo: klubska možnost



Pohištvo: spalna možnost



Pohištvo: poltovorna možnost



Pohištvo: tovarna možnost

bencinskih motorjih je ta ventilator električen, ob dizelskem pa je z gonilnim jermenom povezan z močnjem.

Serena seveda ne zmore tolikšnih notranjih mer, da bi sredinska namestitve motorja ne vplivala na (resda le rahlo opazno) utesjenost voznika in njegovega desnega sopotnika: sedeža sta dokaj plitka in ne dovoljujeta višinskega nastavljanja, nog ni mogoče preveč upogniti, ker pete udarijo ob motorni pokrov, in tudi sredinska konzola ter prestavna ročica sta nenavadno blizu. Vse drugo je lepo urejeno, natančno izdelano in pripravno oblikovano.



Kokpit: limuzinski, ampak više od tal

Tehnični podatki

NISSAN SERENA	1,6	2,0	2,0 D
motor (zasnova)	4valjni, vrstni	4valjni, vrstni	4valjni, vrstni
vršina in gib (mm)	76,0×88,0	86,0×86,0	85,0×86,0
gibna prostornina (kubiki)	1596	1998	1952
kompresija	9,5:1	9,5:1	21,3:1
največja moč (kW/KM pri 1/min)	72/98 pri 5600	73/126 pri 6000	49/66 pri 4600
največji navor (Nm pri 1/min)	131 pri 3600	169 pri 4800	127 pri 2400
odmična gred (pogon)	2, v glavi (veriga)	2, v glavi (veriga)	1, v glavi (zob. jermen)
število ventilov za valj	4	4	2
polnjenje z gorivom, vžig	elektron. vbrizg in vžig	elektron. vbrizg in vžig	visokotl. razdel. črpalka
hlajenje	vodno	vodno	vodno
menjalnik (število prestav)	5	5	5
prednja prema	vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator		
zadnja prema	poltega prema, trikotna vodila, prečna listnata vzmet, tel. blažilniki ali topa prema, listnata vzmet, tel. blažilniki		
zavore spredaj	kolutne, posebej hlajene		
zavore zadaj	bobnaste		
volan	z zobato levitvo, servo		
platišča	5J×14	5,5J×14	5J×14
gume	175/70 R 14	195/70 R 14	175/70 R 14
teža praznega vozila (kg)	1405/1555		
dovoljena skupna teža (kg)	2100		
medosna razdalja (mm)	2735		
dolžina×širina×višina (m)	4315×1710/1695 × 1825/1835		
prtljažnik (litri)	750/1400		
posada za gorivo (litri)	58/60		
največja hitrost (km/h)	150	170	130
pospešek 0–100 km/h (s)	18,0	13,0	31,0
poraba goriva po ECE (l/100 km)	7,8/10,7/11,3	8,3/11,1/12,8	6,5/9,8/8,5 (7,0/9,4/9,4)
vrsta goriva	neosvinčeni bencin super		plinsko olje

Voznik dobi polkrožno zasenčeno in dovolj založeno armaturno ploščo, ugodno nagljen in za oprigel priročen volanski obroč, predvsem pa – zavoljo visokega sedenja nad cestiščem – dobro preglednost nad okolico in nasploh dobro vidljivost iz vozila. Za preostale sedeže velja: pri najimnitnejši različici (SGX) so opazno boljši kot pri drugih dveh. K počutju prispeva tudi do sedežev speljano zračenje in grejte, s pospeševalnim ventilatorjem vred, ki ga sproži voznik. Temu namestitve motorja in pogona – glede razporeditve teže v razmerju 50 : 50 – med vožnjo dobro dene. Serena se namreč tudi med vožnjo, za takšne vrste avto dosti prezahtevno, obnaša zelo lahkotno in nevtrarno, volanski servo-ojačevalnik opravlja spretno odmerjeno delo in serena je izza volana v celem skoraj povsem limuzinski avtomobil. Prtljažnik je sicer v osnovni odmeri videti manjši, kot zagotavlja tovarna (750 litrov), ga je pa moč povečati do (prav tako tovarniško objavljenih) 1400 litrov in to bi moralo biti dovolj za zahteve povprečne evropske družine. Sploh pa pri sereni ne gre toliko za tovor (temu so še vedno namenjeni vanette in manjši Nissanovi tovornjaki, prav tako made in Spain), ampak za ljudi. Evropejci, pravi Nissanova statistika, živijo skupaj s starimi starši, zato so zgolj limuzine dostikrat premajhne.

• • •

Nissan serena naj bi bil torej avtomobil, ki zagotavlja (družinsko) skladnost in dobrovoljnost (žive vsebine). Natanko to pa oznanja tudi njegovo špansko ime. Olé!

Martin Česenj