

Test:

NISSAN SUNNY

1,6 SLX

Nissan sunny je ves v znamenju sonca: nastal je v deželi, kjer sonce vzhaja, po njem so ga krstili in ga poslali, da bi razvedril evropske kupce.

Tudi tisti dan, ko nam je ljubljanski Nissauto sunny 1,6 SLX odstopil za test, je sonce žgalo kot za stavo.

Nissan sunny je povsem nov že od januarja letos (Vozili smo, Am-3/1991). Njegove karoserijske možnosti (hatchback, limuzina, kombi-limuzina, kombi) ne puščajo skoraj nobenih neizpoljenih želja, z motorji od 1,4 do 2,0 litra (vključno dizel) pa so ga trdno zasidrali v zlato sredino srednjega avtomobilskega razreda. Japonsko poreklo jamči tisto, kar je Evropejcem pri teh avtih všeč, in sicer, da ni ravno filigranski izdelek, kar pa zagotavlja njegovo dosegljivost.

Priznam, da mi kombijevskolimuzinske karoserije že od nekdaj ugajajo. Tudi sunnyjeva. Pri njej so sodobno oblost nosu (speto z nizkimi žarometoma in hladilniško masko pred njima) spretno povezali z oblostjo zadka in še posebej šipe na zadnjih



PROSTOR P

vratih. Za njo je ostalo le še toliko ravne »stopnice«, da lahko nanjo namestijo izzivalen spojler – če je kombinacija (dvolitrskega) motorja in opreme pač takš-

na. Če pa ni, je zadek sunnuja malce bolj gol, ampak še vedno ličen. Vrata se odpirajo čisto do odbijača, ob straneh pa tudi malce čez boka in med trikotne zad-

nje luči. Z njimi vred se privzdigne tudi polica, pa je dostop v prtljažni prostor vreden več kot le srednjega razreda: raven pod in oble stene (zožene le zaradi zad-



OD SONCEM

njih koles) ponujajo uporabnih 431 litrov prostornine, po tretjini zložljiva zadnja klop pa omogoča povečanje na skoraj kombijevskih 1300 litrov, ki morajo za-

doščati tudi za zahtevnejše družinsko tovarno prevoze.

Šipa na zadnjih vratih ima še dve lepi lastnosti: da je skozi, gledano z voznikovega sedeža,

dokaj zlahka moč ugibati do kam od sebe zlepa ne umaže. A so ji vseeno pritaknili brizgalko in brisalnik.

Zdaj grem od zadaj naprej.

Štiri bočna vrata napovedujejo pripravno dosegljivost potniškega prostora, ampak napoved je varljiva. Zaradi precej širokih in poševnih zadnjih strešnih opornikov ter kolesnih izrezov je na zadnjo klop moč sesti le z nekaj telesne gibkosti, potem pa se je v trenutku treba sprijazniti z razmeroma pičlim prostorom za kolena. Dosti bolje se sedi spredaj: sedeža sta sicer dokaj ploska, a čvrsta in tudi zato še dovolj oprijemljiva, hkrati pa nizka, kar

ugodno zleknjenemu telesu prija. Voznikov sedež se povrh tega da natančno nastaviti, tudi po višini, kar omogoča – družno s pravilno odmerjenim volanskim obročem in pedali ter nastavljivim varnostnim pasom – da voznik hitro najde ugoden položaj telesa. Prostor med sedežema so zapolnili s pokritim predalom, ki je lahko tudi ko-molčni opornik. Prestavna ročica ima več odlik: lahкотnost, natančnost, ugodno dolžino, a vseeno skoraj dirkaško kratke gibe. Ravnanje z njo šteje med glavne užitke tega avtomobila.

Armaturna plošča prav tako: ker je zelo dobro zasenčena, zelo pregledna in dovolj opremljena. Volanski obroč (s štirimi prečkami) omogoča pravi oprijem, enako ročici ob njem, višek stikal pa so razvrstili na zgornji rob sredinske konzole. Manj imenitne so ročice za zračenje in gretje: prvič zato, ker so okorne in ne preveč natančne, drugič pa zato, ker kroga hladnega in toplega zraka nista dovolj jasno ločena in si voznik ne more privoščiti toplih nog in hladne glave.

Predal pred sovoznikovim sedežem ima lastno ključavnico, k serijski opremi sodijo (poleg merilnikov vrtljajev, hitrosti, goriva in temperature motorja še digitalna ura, ogrevanje zadnje šipe, že omenjeni brisalnik zanj, zadnja meglenka, štirje zglavniki in štirje samodejni varnostni pasovi. Žal je luksusa s tem konec: zunanji ogledali sta nastavljivi ročno od znotraj, šipam v vratih ukazujejo »težke« ročice in osrednja ključavnica sodi k doplačilom, pri čemer je zatiča zadnjih vrat s prednjih sedežev zelo težko doseči.



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štirilitrski – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtina in gib 76,0 x 88,0 mm – gibna prostornina 1597 kubikov – kompresija 9,8:1 – največja moč 70 kW (95 KM) pri 6000/min – največji navor 134 Nm pri 4000/min – ročična gred v 5 ležajih – 2 admični gredi v glavi (veriga) – glava iz lahke kovine – po 4 ventili za vsak valj – elektronsko uravnani padaločni registerski upljaljč – vodna hlajenje – akumulator 12 V, 50 Ah, alternator 780 – elektronski vžig

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik (prestavna ročica na tleh) – prestavna razmerja: I. 3,333; II. 1,955; III. 1,286; IV. 0,927; V. 0,733; vzvratna 3,154; diferencial 4,056 – platišča 5J x 13 – gume 175/70 HR 13 (continental)

Voz in obese: kombi-limuzina – 5 vrat, 5 sedežev – samonosna karoserija – vsa

štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator – zadaj vzmetni nogi, prečna vodila, vzdolžne opore, stabilizator – dvokračne zavore, spredaj kolturne (posebej hlajene), zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobata letvijo, 4,3 zavrtijaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,145 m – širina 1,670 m – višina 1,395 m – medosna razdalja 2,430 m – kolatek spredaj 1,445 m, zadaj 1,430 m – rajdni krog 10,1 m – teža praznega vozila 1040 kg – dovoljena skupna teža 1495 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1250 kg, brez zavore 400 kg – prtljajnik (normna) 431/1290 litrov – posoda za gorivo 50 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 180 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 10,4 s – poraba [ECE]: 5,3/7,1/8,7 litra neosvinčene (ali neosvinčene) bencina super na 100 km

Voznik je zadovoljen z oporo za levo nogo in z že omenjeno prestavno ročico, ne pa z volanom brez servoojačevalne naprave. Navkljub več kot štirim zavrtljajem od ene do druge skrajne točke morata biti roki na volanskem obroču, predvsem med sočasnimi manevri kar krepki. In ko smo že pri težakih opravilih, ki jih zahteva sunny: tudi zadnja vrata, jasno da s šipo vred, niso peresno lahka; se pač niso domislili teleskopskih opornikov, ki bi z obojestransko učinkovitostjo pomagali človekovim rokam.



Kokpit: preglednost, urejenost, natančnost.



Voznikov sedež: zapletenost, a tudi temeljito nastavljanje.



Vsi bencinski motorji, torej tudi 1,6-litrski, namenjeni sunnyjem se ponašajo s štiriventilsko tehniko. To je dobro, ne pa tudi samoumevno, da gre za športne agregate. Temu, ki smo ga testirali, so rdeče polje na merilniku vrtljajev resda začrtali šele od številke 8600 dalje, in motor se zavrti celo precej čez to mero, ampak športnosti vseeno ne dokazuje. Vrtljaji, višji od 5000 v minuti, se zdijo prisiljeni, robati, predvsem pa silno glasni, pa se je pri tem bolje zanašati na prožnost, ki je jeza običajno vožnjo povsem dovolj. Tako pretikanje blizu rdečega polja ni nujno potrebno, četudi bi se radi ostro vozili. Toda namesto elektronskega vbrizgavanje goriva so temu sicer sodobnemu motorju z lahkoglavo ter dvema odmičnema gredema v njej pritaknili le elektronski registrski uplinjač. Posledica tega varčevanja ni ravno prijetna: kadar hočete ostro pospešiti (vseeno kje, na ovinkih ali na ravnini) morate ob odločnem pritisku na pedal za plin pričakovati vsaj nežno, če ne celo gorbo zamudo, preden motor zaduha s polno sapo.

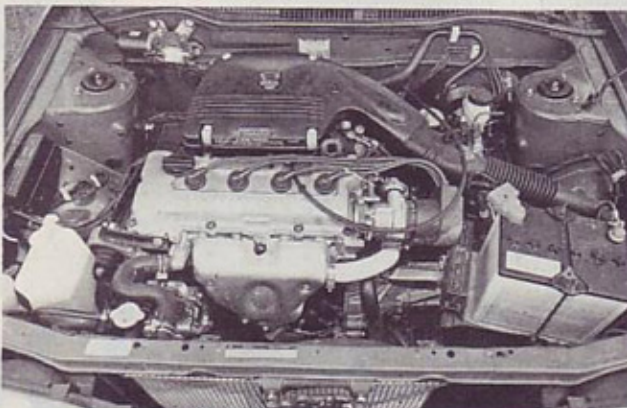
No, med našimi meritvami smo pretikali natanko na rdeči meji in pospeševali takole: z mesta do hitrosti 60 km na uro v 5,7 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 7,6 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 10,9 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 16,3 sekunde, do hitrosti 140 km na uro v 24,2 sekunde in do hitrosti 160 km na uro v 42,8 sekunde.

Največja hitrost je znašala 182 kilometrov na uro, povprečna poraba med celotnim testom (upoštevajte, prosim, da smo vo-

zili večidel po avtomobilskih cestah) pa 9,0 litra neosvinčenega bencina super na 100 kilometrov. To je ugodna številka,



Prtljažnik: težka vrata, veliko prostora.



Motor: dve odmični gredi, 16 ventilov in uplinjač.

h kateri več prispeva »varčno« izračunan menjalnik, kot pa dokaj povprečen količnik zračnega upora ($C_w=0,33$). Upoštevati namreč morate, da bi voznik, ki bi se odrekel nekaterim pospeševalnim sekundnim desetinkam in bi pretikal v zmernejših motornih območjih, prihranil vsaj poldrug liter goriva za vsakih 100 prevoženih kilometrov. S tem pa se sunny 1,6 SLX uvrsti med porabniško ugodnejša vozila tega razreda.

Manj ugodno je njegovo podvozje. Štiri posamične obese so v tehničnih podatkih sodobno obetavne, toda na cesti jim manjka tisto, čemur pravimo dosledno uravnoteženje vzmetenja in blaženja. Na kratkih gubah (na primer na šivih avtomobilskih cest) cel nissan zoprno poskakuje, pa tudi daljšim cestnim valovom je le stežka kos; pa niti ne glede lege same po sebi, ampak predvsem glede udobja v vozilu. Na ovinkih zahteva odločno in včasih celo predčasno (glede na voznikovo predhodno oceno) dodajanje vojana, presenetiti pa vas utegne z naglim zdrsavanjem zadka, če boste hitrost na ovinkih neprevidno zmanjševali.

Pri tem se na zavore ne gre zanašati v nedogled. Že kratkotrajna hribovita preskušnja sproži »fading«, ki ga voznik sliši in opazi zgodnje vdiranje zavornega pedala, res pa je, da se ta napaka med zmernejšo vožnjo pojavi dosti pozneje, ali pa sploh ne.

Tako – upoštevajte vse, kar nissan sunny 1,6 SLX ponuja, ni razloga, da ne bi našel prostora pod (evropskim) soncem pa tudi pri nas. Na koncu ocene namreč prepričljivo zmaga seštevek udobja za (manjše) družine, povsem ugodnih zmogljivosti in – nena zadnje – tudi skrbne končne obdelave. »Sonček« z japonskim pečatom pač!

*Tekst: Martin Česenj
Foto: Srđan Živulović*