

# Nissan sunny

Nissan sunny je prvi japonski avtomobil, ki je na slovenskem trgu uspel po japonskem receptu: veliko avtomobila za zmeren denar. V drugi polovici osemdesetih let je bil pravi magnet za kupce avtomobilov spodnjega srednjega razreda, ki so do takrat vozili golfe ali zastave 101.



**ZATIKANJE  
VARNOSTNEGA  
MEHANIZMA VRAT**

**NEENAKOMERNA  
OBRABA PREDNJIH  
ZAVORNIH PLOŠČIC**

**SLABO  
NAŠTAVLJENI  
ZAROMETI**

**ZRAČNOST V  
VOLANSKEM  
MEHANIZMU**

Korenine tega modela segajo v leto 1966, vendar je starejših modelov na naših cestah zelo malo. Ti tudi niso sloveli po kakovosti in zanesljivosti, saj je bil prav vsak del karoserije, torej tudi na nosilnih delih, izpostavljen močnemu rjavenju, poleg tega pa je statistično dokazan velik odstotek večjih okvar na zavorah.

Po menjavi modela leta 1986 so pri Nissanu začeli uporabljati izključno pločevino s cink-nikljevo zaščito, pa tudi lakiranje karoserije so izboljšali. Zato je rjavenje karoserijskih delov le znak nepravilnega vzdrževanja avtomobila ali slabe protikorozijske zaščite. Je pa res, da je celoten izpušni sistem še vedno žrtev rje, tako da ga je treba po približno treh letih zamenjati.

Pri nas so sunnyji v večini primerov dvo- ali štirivratne limuzine, ali pa trivratne kombi-limuzine, čeprav obstajata tudi izvedbi kombi in coupé. Bencinski motorji so zaradi svoje sodobne zasnove in uporabe kakovostnih materialov, predvsem pa zaradi natančne izdelave, zelo vzdržljivi. Osnovni motor (1,0 in 1,3 litra) ima glavo iz lahke kovine z eno odmično gredjo (pogon z zobatim jermenom)

v njej, ročična gred pa je petkrat uležajena. Enaka je zasnova tudi pri večjih motorjih (1,3, 1,5 in 1,6 litra), le da imajo ti po tri ventile na vsak valj. Napaja jih uplinjač, če pa je motor opremljen s katalizatorjem, za napajanje skrbi naprava za vbrizgavanje. Najmočnejši motor (1,6 in 1,8 litra) ima dve odmični gredi v glavi, po štiri ventile za valj ter Boschevo napravo za vbrizg. Seveda je bilo moč izbrati tudi sunny z dizelskim motorjem prostornine 1,7 litra.

Motorji, bencinski in dizelski, pri pravilnem in rednem vzdrževanju zdrže tudi do 200.000 kilometrov. V redkih primerih se pokažejo manjše napake, ki pa jih je moč hitro odpraviti. Včasih lahko namreč

odpove katero od tipal na motorju ali pa popusti tesnilo (posode za olje, pokrova ventilov). Edina zamera gre na račun razmeroma glasnih motorjev pri višjih vrtljajih. Tudi menjalniki so vzdržljivi, razen morda sinhronskih obročev prve, druge ali tretje prestave, kar se pokaže prej, če grobo pretikamo. Seveda je treba po navodilih tovarne menjati olje, kar še posebej velja za samodejne menjalnike ter za diferencialne v primeru štirikolesnega (priključljivega ali stalnega) pogona. Preostala mehanika ne zahteva posebnega vzdrževanja. Pri nekaterih modelih se je po nekaj deset tisoč prevoženih kilometrih pokazala razmeroma velika, za varno vožnjo pa pre-

velika zračnost v volanskem mehanizmu. V takem primeru je treba takoj zamenjati potrebne dele tega mehanizma.

Električna oprema je tista, kjer se napake najprej pokažejo. Prednje luči je treba pogosteje nastavljati (tresljaji), pogoste pa so tudi okvare zadnjih pozicijskih, zavornih in vzvratnih luči (žarnice).

Karoserijskim spojem, predvsem ko gre za vrata in pokrove, ni moč ničesar očitati, zato je tudi puščanje vode v notranjost avtomobila skoraj povsem nemogoče; če pa vseeno pušča, je zelo verjetno, da je bil avto zaleten, potem pa slabo popravljen.

VINKO KERNČ

## Motorji

Bencinski:

- 1.0 (37 kW/50 KM)
- 1.3 (44 kW/60 KM)
- 1.3 (55 kW/75 KM)
- 1.5 (71 kW/97 KM, 62 kW/85 KM)
- 1.6 (66 kW/90 KM, 69 kW/94 KM)
- 1.6 (88 kW/120 KM)
- 1.8 (92 kW/125 KM)

Dizelski:

- 1.7 (40 kW/55 KM)

+

- prostornost
- opremljenost
- končna obdelava

-

- neudobno vzmetenje
- napake na lučeh
- obraba volanskega mehanizma