



besedilo: Mitja Reven • foto: Saša Kapetanovič

Razlike

»Nissanovi inženirji so se odločili, da bodo v Tiido vgradili vzdolžno pomično zadnjo klop,« smo zapisali pri testu kombilimuzinskega Nissana (AM 04/2008) in hvalili prilagodljivost notranjega prostora. Pri limuzinski različici bomo ta del izpustili.

► Razlog je preprost: limuzinska Tiida, ki je od kombilimuzinske daljša za dobrih 17 centimetrov, ima fiksno zadnjo klop, torej se ne pomika vzdolžno kot pri kombilimuzini, kar pomeni, da je prostornina (osnovnega) prtljažnika ves čas enaka. 500 litrov velika luknja (ki je za 75 litrov večja kot pri petvratni Tiidi), pri polnjenju in praznjenju katere je zaradi visokega roba zadnjega odbijača treba biti previden, je tudi povečljiva. A ne tako kot bi lahko bila: prilagodljivost se namreč hitro začne in tudi konča le s preklonpima (tretjini, tretjina) naslonjaloma zadnje klopi, ki ustvarita nič kaj ugoden nekajdesetcentimetrski greben, ko sta preklonjena ob sedalni del. Če bi se ta premaknil (recimo dvignil proti prednji-ma sedežema), bi bila zgodba lahko drugačna.

Dodatna omejitev pa je še ožja luknja, ki loči prtljažni del od potniškega. Na velikost odprtine prtljažnih vrat sicer nimamo pripomb, velja pa omeniti pomanjkanje ustrezne ročke za zapiranje vrat prtljažnika. Ko je avtomobil (relativno) čist, še gre, v nasprotnem primeru pa se pripravite na umazano delo. Videz? Že za petvratno Tiido velja, da ni udeležena lepotnih tekmovanj, pri limuzini pa je opazen še kanček več zadržanosti, saj so oblikovalci obdržali videz prednjega dela in mu preprosto dodali 'nahrbtnik'. Dodajte še takšno barvo, kot jo je imela testna Tiida, pa se ljudje na pločniku zagotovo ne bodo zale-tavali v obcestne svetilke ... Po navadi zuna-njnost avtomobilov skriva njihovo notranjo predstavo. Tudi pri Tiidi je tako: notranji del

je oblikovno sicer zadržan, a je hkrati nece-nen, kakovostno sestavljen, prijetno svetel, pregleden in poln odlagalnih prostor(čk)ov. Je dovolj svež, da se s tega vidika avtomobila ne naveličaš. Sedi se (pre)visoko tudi v najniž-jem položaju po višini nastavljivega sedeža, preglednost pa je odlična tudi zaradi velikih steklenih površin. Pri parkiranjih zna edino nepregleden zadek zahtevati večjo mero pred-vdnosti. Notranjost je v tej opremljeni (Visia) tako bogata, da ne potrebujete kaj več dodatkov: vse stranske šipe v vratih žene elektrika, ima klimo (ročno) in električna ogledalca z neosvetljenimi gumbi za nastavljanje. Pogrešali smo potovalni računalnik oziroma podatke o porabi in dometu posode za gorivo ter poda-tek o zunanji temperaturi.



Na cesti se Tiida s tem 1,6-litrskim bencin-skim motorjem izkaže bolj, kot bi pričakovali, saj je konec koncev to vstopni motor ponudbe avtomobila. Agregat se rad vrti, podhranjenost mu je kljub relativno majhni prostornini tuja in v prostem teku vas lahko prelišči, tako miren je. Pri prehitovanjih pretikanje sicer ne škodi. Petstopenjskemu menjalniku, ki bi mu pri ocenjevanju veselja do dela takole od ena do pet prisodil dobro trojko, bi dobro dela še šesta prestava, saj se na avtocesti merilnik vrtljajev pri hitrosti 130 kilometrov na uro (v peti prestavi) že oklepa štirih tisočakov. Če greste še višje in s takšno hitrostjo potujete, boste morali govoriti glasneje, obiskati pa boste morali še kakšno dodatno bencinsko črpalko ... Tudi le po višini nastavljivemu

volanskemu obroču se pozna, da so imeli inženirji pri izbiri jakosti serva v mislih pred-vsem lahkotno sukanje. Za 176 milimetrov 'porejena' zadnjica se izkaže za zajetnejšo, ko se v igro vmeša bočni veter, ki izkorišča tudi nekoliko mehkejše nastavljeno podvozje, ki je namenjeno predvsem na udobje (na)vajenim zadnjicam. Sedi se na solidnih sedežih, ki zaradi zasnove in namembnosti avtomobila ne potrebujejo dodatne bočne opore, saj s Tiido ne boste vozili dinamično, če pa boste to poskušali, vas bo od divjanja odvrnilo nagibanje karoserije. Vrata se odpirajo dovolj široko, sedeži pa so postavljeni bolj k vratom, da bodo lahkotno vstopanje in izstopanje v to limuzino cenili predvsem starejši in vsi, ki jim je kaj do zdravja. Zadaj se bodo sicer stisnili



Nissan Tiida 1.6 16V (4 vrata)Visia

trije, a takšnega druženja ne bodo preveč vese-li, saj bosta srednjega hitro motila pomanjka-nje prostora za noge in trša sedalna podlaga, poleg tega pa tudi zaobljeni hrbtni del že na dva metra sporoča, da ne mara družbe. Le še nečesa ne razumem povsem: zakaj je v osnov-ni opremljeni radio s povezavo bluetooth, ESP-ja pa ni možno niti dokupiti? ◀◀

Nissan Tiida 1.6 16V (4 vrata)Visia

Cena osnovnega modela: 15.350 EUR
Cena testnega vozila: 15.730 EUR

NAŠE MERITVE

T = 2 °C / p = 925 mbar / rel. vl. = 65 % / Stanje kilometrskega števca: xx km

POSPEŠKI	
0-100 km/h:	10,9 s
402 m z mesta:	17,7 s (129 km/h)
1.000 m z mesta:	32,3 s (162 km/h)

PROŽNOST	
50-90 km/h (IV.):	10,7 s
80-120 km/h (V.):	13,2 s

NAJVEČJA HITROST	
	186 km/h (V. prestava)

ZAVORNA POT	
od 100 km/h:	48,7 m (AM meja 41 m)

PORABA GORIVA	
skupno testno povprečje	9,3 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 1.598 cm³
- največja moč 81kW (110 KM) pri 6.000/min - največji navor 153 Nm pri 4.400/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik

- gume 195/65 R 15 H (Bridgestone Blizzak M+S).

Mase: prazno vozilo 1.193 kg - dovoljena skupna masa 1.715 kg.

Mere: dolžina 4.479 mm - širina 1.695 mm - višina 1.533 mm - prtljažnik 500 l - posoda za gorivo 52 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 186 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,1 s - poraba goriva (ECE) 8,9/5,7/6,9 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ udobje
- ▲ prostorna notranjost
- ▲ solidni materiali in izdelava
- ▲ spodobne motorne zmogljivosti
- ▲ povezava bluetooth
- ▲ večfunkcijski volanski obroč
- ▲ odlagalna mesta

- ▼ občutljivost za bočni veter
- ▼ le po višini nastavljev volan
- ▼ previsoko sedenje
- ▼ ESP samo pri najbogatejši opremljeni
- ▼ trušč pri večjih hitrostih
- ▼ manjka šesta prestava

Končna ocena

Tiido limuzino ne moremo metati v isti koš kot Logana. Tako v ceni kot tudi v izdelku je razlika ogromna. Sta kot dan in noč. Raje nanjo glejte kot na Nissanovo protiutež kupcem, norim na Qashqai. Nekateri pač sanjarijo o udobnih limuzinah, nezahtevnih za vožnjo in uporabo, o avtomobilu, ki je predvsem avtomobil, in ne statusna ikona ali dokaz nečesa. Je pa škoda, da štirivrtna Tiida nima toliko posebnosti kot petvrtna - tekmeči tu ne bi smeli biti razlog, saj jih imata oba precej.