

Test:

NISSAN

VANETTE BUS D

Življenje je včasih (po nepotrebnem) zapleteno. Že če je avto japonski: izmed številnih – številnim trgov prilagojenih – tehničnih podatkov je silno težko izluščiti zares veljavne. Potem pa: japonski avto, made in Spain. Ali še huje: testni avtomobil japonske znamke, španske izdelave in ljubljanske registracije. Ob slikovno ličnem, tehnično pa silno nezgovornem in nenatančnem prospektu (drugačnega pa pri Nissautu v Ljubljani nimajo), res ne morem jamčiti za stodstotno točnost tehničnih podatkov v našem običajnem okvirju. Zato svetujem: ne preverjajte jih!



MEŠANEC



Kokpit: malo prostora, precej nereda.



Vstop spredaj: bodite gibčni!



Navsezadnje na nissanu vanette čisto razločno piše, kaj je: majhen kombi! Če ste kje brali, da je van splošna oznaka za večnamensko vozilo, ne verjemite! Takšnemu vozilu bi se reklo

MPV (ali MPC), torej MultiPurpose Vehicle (Car), van pa že dolga leta pomeni kombi in vanette je kvečjemu prijetna pomajševalnica zanj.

Saj nissan vanette tudi v resni-

ci nima odraslih kombijevskih vzporedno z limuzinami nižjega srednjega razreda, s širino prav tako, z dolžino pa je (v našem primeru) komajda daljši od njih. A je treba takoj reči: vanette je v osnovni različici dolg le 3,980 metra (medosna razdalja znaša v tem primeru 2,075 metra), ne

da bi bilo v njem kaj manj sedežev. Če je vanette takšen kot je bil na testu, je notranja dolžina (na račun večje zunanje) pač nekaj večja, kar se navzven odraža tudi z ozkima pravokotnima okencema med paroma bočnih vrat. Če vas ti okenci spominjata na king-cab (terrano oziroma pathfinder v poltovornaški po-

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štirilaktni – vrstni – nameščen spredaj vzdolžno – vrtna in gib 85,0 x 86,0 mm – gibna prostornina 1952 kubikov – kompresija 21,3:1 – največja moč 47 kW (64 KM) pri 4600/min – največji navor 124 Nm pri 2400/min – ročni gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zoboti jermen) – glava in blok iz sive litine – visokotlačna črpalka za gorivo – vrtnične kolnore – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 65 Ah – alternator 770 W

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi – enokolturna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 4,220; II. 2,455; III. 1,467; IV. 1,000; V. 0,821; vzvratna 3,657; diferencial 4,375 – platišča 4 1/2 J x 14 – gume 165 R 14 (dunlop)

Voz in obese: kombi-bus – 5 vrat, 8 sedežev – samonosna karoserija s po-

možnimi okvirji – prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj toga prema, vzdolžne listnate vzmeti, teleskopski blažilniki – dvokrožne zavore, spredaj kolutne (posebej hlajene), zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica pod armaturno ploščo) – volan s kroglicami, 5,3 zavrtljajaja od ene do druga skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,310 m – širina 1,690 m – višina 1,900 m – medosna razdalja 2,405 m – kolotek spredaj 1,425 m, zadaj 1,380 m – rajdni krog 9,2 m – teža praznega vozila 1494 kg – dovoljena skupna teža 2180 kg – dovoljena teža prikalice z zavora 1100 kg, brez zavora 500 kg, prtljajnik (največ) 2830 litrov – posoda za gorivo 50 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 123 km na uro – poraba goriva (ECE): povprečno 8,3 litra plinskega olja na 100 km



Motor: zelo na tesnem.

dobi) imate dobre oči: tudi king-cab je namreč znamke Nissan.

Vanette pa vseeno ne skriva: po merah, po dokaj obli obliki, z ne ravno topim nosom in s prijetno nedolgočasnim zadkom (vključno z zavihkom na zadnjem robu strehe) se prav nič prikrito spogleduje s sodobnimi limuzinskimi kombiji á la renault espace, toyota previa, chrysler voyager in tako dalje. Mu to tudi uspeva?

Z vrati vsekakor da! Z dvojnimi običajnimi za prednjima sedežema, z dvojnimi drsnimi za osrednji del notranjosti in z dviznimi (po vsej višini in trdo vzmetenimi, zato pazite, da vam ne bodo odbila nosu!) na zadku, mu to tudi dokaj dobro uspeva. Osem potnikov (vključno z voznikom) vstopa in izstopa brez težav. Vsekakor bolje kot v kakšno pritlehno limuzino in vsekakor bolje kot v povsem zaresen in daleč nad tla privzdignjen kombi.

Če se torej vrnem k limuzinskemu kombiju, je glede (mini) kombija vse v redu. Glede limuzinskega se pa malce zatakne. Sedežev v avtu je zares osem, kar je za njegove siceršnje mere veliko. Toda kakšnih sedežev? Prednja dva sta – zaradi motorja (o tem obširneje malo pozneje) stisnjena vsak ob pripadajoča vrata, odmerjena po japonskih telesnih merah in stanjšana na minimum, kot stoli v kinu. Za njima sta dve klopi (srednja je deljena v 2+1 sedeža), enako tanko oblaženjeni in na povsem preprostih cevastih stojalih. Ta imajo svoje prednosti: prednji klop je moč tudi povsem zasukati (če gledate tistim, ki sedijo zadaj v oči, postane življenje družabnejše), zadnjo pa povsem zganiti, da je že sicer velik prtljažnik še večji. Tako je vanette spet bolj kombi kot limuzina in tega mu niti ne gre zameriti. Napaka sedežev je kvečjemu še



Lična eleganca: tudi od zadaj.

v tem, da so med vznožnim ogradjem »votli«, kar pomeni, da se vam bo drobnejša prtljaga iz zadka že ob prvem ostrejšem zaviranju znašla med nogami, sredi vozila. Pa tudi varno zasnovani ti sedeži niso preveč: prednjima je (čeprav na njiju ni moč sedeti drugače kot rahlo postrani) moč še nekako priznati dva majajoca se, predvsem pa prenizka zglavnika, na klopih pa ni ne zglavnikov ne varnostnih pasov. Kdo pri tem bolj varčuje – japonski Nissan, španski Nissan ali slovenski Nissauto – v omenjenem prospektu ni pisalo. Uporabnosti (majhnega) kombija to vsekakor ne kazi: če pustite večidel žive vsebine lepo na varnem (torej doma) je na voljo za največ 2830 litrov tovornega prostora, pri čemer tovor ne sme tehtati več kot približno 600 kilogramov. In kombijevska naloga je s tem opravljena.

Če tovara ni in so vsi sedeži (pravzaprav klopi) na svojih mestih, je treba reči: v nissanu vanette se načelno dobro sedi. Tudi drsna bočna vrata so potnikom po volji. Pritožiti se smeta le voznik in njegov desni sopotnik. Z njunimi vrati je sicer vse v redu, ampak ker pod njimi ni stopnic, je dobro če ste na dolgih nogah. Le tako se boste zavihteli na enega od obeh prednjih sedežev, potem pa takojci občutili, kako plitko oblaženjena sta. Voznik dobi hkrati še volanski obroč skoraj povsem do trebuha in ne ravno pripravnih stikalnih ročic ob njem. Merilniki pod učinkovitim senčnikom so trije: za hitrost (z dvema kilometrskima števcema) ter za gorivo in temperaturo hladilne tekočine v motorju. Vse drugo je precej bolj razmetano: na primer stikala za zadnji brisalnik z brizgalko, za gretje zadnje šipe, za zadnjo me-

glenko in za varnostne utripalke. Ura je že skoraj pred desnim sedežem in ročice za gretje ter zračenje niso ravno najbolj natančne. Pedala za sklopko in zavore sta široko razmaknjena (ker ju razriva volanski drog), pedal za plin je dokaj opletajoč in ročica za ročno zavoro je (kot nekoč pri spačku ali R 4) nameščena pod armaturno ploščo in opremljena z nazobčano zaporo. Prestavna ročica je na dolgem peciju, z dolgimi gibi in z nekako tovarnjaškim značajem. Tovarjaški pa je tudi dizel, ki je pogajal testni vanette.

Motor, torej pravkar omenjeni dizel (vanette je na voljo tudi z bencinskim motorjem – 1,5 litra, 70 KM) so vrinili med prednja sedeža, natanko nad prednjo premo. Če se je konstruktorjem zdelo to posrečena zasnova, je moč takojci naštet



Dvoje drsnih vrat: h klopi brez varnostnih pasov.



Osnovni prtljažnik: velik in zlahka dosegljiv.

tudi nekaj njenih slabih lastnosti: sedeža na obeh straneh motorja sta prostorsko omejena; za prenos moči k prednjima kolesoma je očitno manjkalo prostora (zato motor poganja zadnji kolesi); namestitve tretjega sedeža v prvi vrsti ni mogoča; dostop k motorju (vzdrževalna dela, morebitna popravila) je skrajno nepripraven (notranjost pa bodo mehaniki prej ali slej zoprno umazali). Pripravna je kvečjemu dvodelna policca na motornem pokrovu, zares temeljita pa je tudi zvočna izolacija, saj bi samo z ušesi težko uganili, da vam dizel rohni tako rekoč v naročju.

Žal ta dizel ni pretirano zmogljiv. Dokler je vozilo neobteženo, je prepričljiv vsaj s prožnostjo, toda tudi če sta v avtu samo dve osebi pospešuje dizelski vanette samo takole: z mesta do hitrosti 60 km na uro v 7,9 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 14,8 sekunde in do hitrosti 100 km na uro v 25,2 sekunde. Največja izmerjena hitrost je znašala resničnih 122 kilometrov na uro, pri čemer je kazalec na merilniku hitrosti obtičal pri številki 131. In povprečna poraba goriva med celotnim testom (vštevši vožnje z različnimi obtežbami vozila) je bila dosti večja, kot ste morebiti upali: 12,1 litra plinskega olja na 100 prevoženih kilometrov.

Motorju v prid gre resnica, da je vestno in brez omahovanja vžigal tudi v razmeroma ostrem mrazu zadnjih lanskoletnih dni, celotni pogonski zasnovi pa namenim tile graji: da menjalnik ni ravno elegantno sinhroniziran in da tudi zadnji pogon ni ravno tisto, kar voznik od takega avtomobila pričakuje (ali zahteva).

Vozniku je v napoto še namestitev odprtine za posodo z gorivom: za zadnjim desnim kolesom, skoraj povsem pri tleh, da jo je moč doseči le s sklanjanjem in da si ob njej vsakič, brez izjeme, umažeš roke.

Ampak ves čas je treba vedeti tole: ta nissan ni van, ampak vanette. Takšen je s čisto določenim namenom: ustreči potnikom na krajših razdaljah, to pa pomeni mini hotelirske prevoze, storitve med mestnimi središči in letališkimi vhodi, manj zahtevne podjetniške transporte, pa tudi čisto pripravne družinske opravke, če je staršev in otrok vsaj približno osem. Vanette je torej mešanec: med odraslim kombijem in večnamenskim vozilom, med mini-busom in transporterjem, med mestnim in popotniškim avtom. Pa tudi japonsko-španska koprodukcija mu daje takšen značaj.

*Tekst: Martin Česenj
Foto: Srdan Živulović*

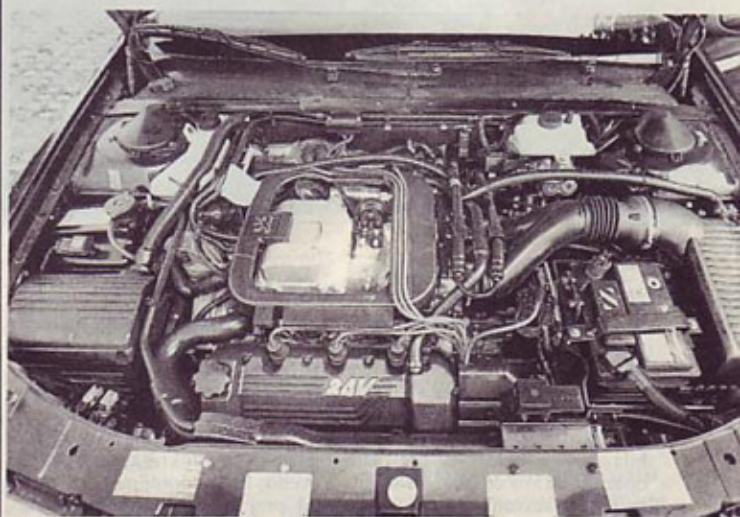


Povečan prtljajnik: vanette bus zna biti tudi kombi.

Test: PEUGEOT 605 SV 24

605 SV 24

POWER-SLIDE



Motor: prožnost in moč.

Večjega in zmogljivejšega peugeotovca za zdaj ni. Nastal je iz Pininfarinove limuzinske karoserije ter iz motorja ZPJ4, ki je »evropski« šestvaljnik s štiriindvajsetimi ventili. Zato so to »interno« številko zapisali tudi na zadek vozila, k črkovni oznaki za imenitno opremo.