

Ko ga vidite prvič, vas pri tem Qashqaiju nekaj zmoti. Potem ugotovite, da je večji in se imenuje X-Trail.

# Maksi Qashqai

» Oznaka X-Trail je bila doslej pri Nissanu namenjena precej škatlastemu, v klasično smer naravnemu terencu. Odkar je Nissan predstavil novi rod s tem imenom, pa je njegov cilj povsem jassen: na valu Qashqaijeve uspešnosti pridobiti še veliko kupcev, ki iščejo nekaj večji avtomobil, a se hkrati spogledovati s tem v zadnjem desetletju najuspešnejšim Nissanovim evropskim modelom. X-Trail je tako velik, da bo ustrezal tudi kupcem iz krajev, kjer že zaradi manjše prostorske utesnjenosti ni težav glede njegovih mer. Pravzaprav je Nissanovim konstruktorjem uspelo z X-Trailom ob zmerni dolžini ponuditi precej prostorno notranjost. Za pet potnikov, kakršen je bil tudi ta, ki smo ga preizkusili, se zdi že res prostoren, če pa (kar tudi ponujajo pri Nissanu) dodamo še dva se-

deža v tretji vrsti, pa bi tudi še bilo sprejemljivo. Pri Nissanu so dobro načrtovali! Zdaj, ko je tu X-Trail, tudi ni več potrebe po Qashqaiju Plus.

Kot sem že omenil, je X-Trail oblikovno zelo podoben manjšemu, ki je luč sveta ugledal nekaj več kot pol leta pred svojim večjim bratom. Konstrukcijsko sta si tudi zelo podobna: oba sta zasnovana na skupni platformi zveze Renault-Nissan (Common Module Family), ki jo za zdaj uveljavljajo predvsem pri japonskem delu te naveze. X-Trail je tako poleg videza še v marsičem drugem zelo podoben Qashqaiju, predvsem glede podvozja, nabora motorjev ter elektronskih pomagala. Prav v primeru povezave teh dveh modelov se tudi vidijo najrazličnejše možnosti, ki jih bodo lahko v bližnji prihodnosti ponudili

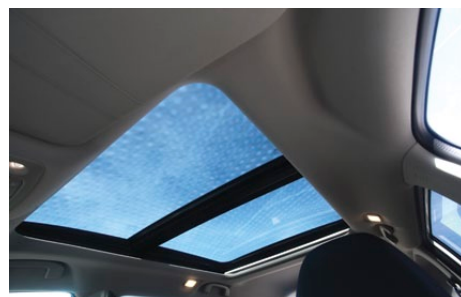
tudi pri francoskem 'sestrskem' podjetju, Renaultu. X-Trail je bil v opremski različici Tekna ter z dodatnimi paketi opreme zares bogato opremljen, in to mu je zagotovo pomagalo, da je na preizkuševalce naredil odličen vtis.

Glede prepričljivosti je treba omeniti še zasnovo notranjosti. Poleg primerne prostornosti (in veliko prostora za tiste na zadnji klopi) gre omeniti tudi zasnovo armaturne plošče. Malce sicer moti, da se pri Nissanu še niso odločili velikega sedempalčnega zaslona infozabavnosti namestiti više, tako da vozniku pogled preveč odvrta na tega, ki je nameščen pod zračnike v sredini armaturne plošče. Je pa del množice informacij, ki so na voljo, mogoče dobro nadzorovati tudi na manjšem zaslonu, nameščenem v sre-





dini med obema klasičnima merilnikoma. Pohvala gre tudi res bogati ponudbi elektronike. Oprema Tekna je bogata, morebiti celo nepotrebna, ker z njo dobimo tudi dve postavki, ki se nista najbolj izkazali. Usnje na sedežih je pomenilo slabši oprijem in dokaj trdo oblazinjenje, 19-palčni kolesni obroči in posledično večje gume pa tudi občutek neudobnosti vzmetenja – obe postavki bi z veseljem pogrešali (spodaj podpisani pa tudi



**X-Trail je tako velik, da bo ustrezal tudi kupcem iz krajev, kjer zaradi prostorskih širjav ni težav glede njegovih mer.**

električno stekleno streho). A so tu tudi dobre strani te opreme: naprava Nissan Connect Gen2 Kai s sedempalčnim zaslonom na dotik, v katerem preverjamo tudi zagon in delovanje samodejne parkirne pomoči, skupaj s štirimi kamerami za popoln nadzor okolice avtomobila (AVM), pa ključem, ki nam omogoča

vstop v avto in njegov zagon, čeprav je spravljen kar v žepu. Pa tudi opozorilniki za vozila v mrtvem kotu ter ob mirovanju avta pred premikajočimi se predmeti, za nadzor glede pozornosti ali utrujenosti voznika ter za nadzor nad vožnjo po prometnem pasu, tu je celo naprava za prepoznavanje prometnih znakov. Zraven pa





## Škoda, da se pri Nissanu niso odločili velikega sedempalčnega zaslona infozabavnosti namestiti višje.

spadajo bi-LED. Treba je omeniti, da ima X-Trail od opreme Acenta naprej že sistem samodejnega upravljanja žarometov s samodejnim preklonom med zasenčenimi in glavnimi, pa tudi zavorno pomoč, torej preprečevalnik naleta.

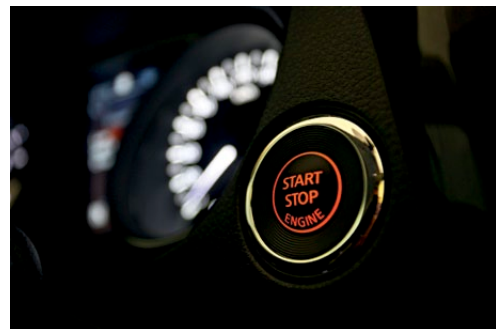
Opreme, ki lahko zares pomaga vozniku, je tako dovolj, kar je lahko tudi prednost, ko izbiramo med X-Trailom in tekmeci (ki jih niti ni tako veliko, vsaj če jih iščemo po velikosti avtomobila).

X-Trailova dobra stran je tudi uporabnost in prilagodljivost prtljažnika. Z vmesnim dnom si lahko pomagamo in na različne načine pregrajujemo prtljažnik, kot je pač to glede na njegovo zasedenost primerno. No, morebitna dobra stran tega navideznega terenca bi bil tudi štirikolesni pogon – če bi ga imel. A tu so pri Nissanu še malce v dvomih, kaj bodo pravi kupci te novosti zares iskali. Tako je (kot pri Qashqaiju) za zdaj na voljo alternativna rešitev – 1,6-litrski turbodizel skupaj z ročnim šeststopenjskim menjalnikom in štirikolesnim pogonom, ali pa samodejni menjalnik s prednjim pogonom. Nam so pri Renault-Nissanu Slovenija najprej ponudili različico s samodejnim. Glede na to, da so tudi evropski kupci že odkrili, da pomeni samodejni menjalnik dodano vrednost,

ki se meri predvsem s povečanim voznim udobjem, je stvar sicer pohvalna. A je Nissanova rešitev vendarle ne ravno zgleden kompromis. Pri X-Trailu namreč za povezavo 1,6-litrskega turbodizelskega motorja s sicer sprejemljivo močjo 130 'konj' skrbi neskončnostopenjski menjalnik, za katerega je bolj znana oznaka brezstopenjski. V teoriji je tak menjalnik zelo učinkovit, ker lahko z njim konstruktor doseže dober izkoristek. A se s to teorijo ne sklada navada uporabnikov in zvočni vtis motorja. Če hočemo učinkovito uporabiti motor, mora ta delovati v območju vrtljajev, kjer povzroča večji hrup. To se seveda dogaja tudi pri X-Tronicu iz preizkušene Nissana. Konstruktorji so zato menjalniku dodali računalniško logiko, s katero je ta samodejni menjalnik navidežno dobil prestavne stopnje. To sicer omogoči malo manj hrupa izpod motorne-

ga pokrova, a se zadeva slabše izide pri porabi goriva. Ker tudi motor ni dovolj prepričljiv glede moči in navora, se zdi, da je preizkušena različica X-Traila pač dokaz, da kompromisi niso dobri.

Če bi se odločal za X-Traila in bi hotel imeti samodejni menjalnik, bi tako raje počakal. Že sredi prihodnjega leta obljublajo močnejšo bencinsko različico. Ko pa bo predstavljen tudi 'sestrski' model, tudi zasnovan na isti platformi, Renault Espace, pa se najbrž obeta tudi večji turbodizel iz francoskega partnerstva. ❧❧



### TEHNIČNI PODATKI

**CENA** (Renault Nissan Slovenija d. o. o.)  
**CENA OSNOVNEGA MODELA S POPUSTI\*:** 26.000 EUR  
**CENA TESTNEGA VOZILA BREZ POPUSTOV:** 35.296 EUR  
**CENA TESTNEGA VOZILA S POPUSTI\*:** 35.296 EUR

**Moč:** 96 kW (130 KM)  
**Pospešek:** 12,1 s  
**Največja hitrost:** 180 km/h  
**Povpr. poraba:** 7,8 l/100 km

**Garancija:**  
 3 leta ali 100.000 km splošne garancije,  
 3 leta mobilne garancije, 3 leta garancije na lak,  
 12 let garancije za prerjavenje.

**Predvideni redni servisi:**  
 Servisni interval na 30.000 km ali eno leto.

**STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):**

|                                |        |                                                   |             |
|--------------------------------|--------|---------------------------------------------------|-------------|
| redni servisi, delo, material: | 928    | <b>triglav</b> kasko zavarovanje (+B.K), AO, AO+: | 7.916       |
| gorivo                         | 10.491 |                                                   |             |
| gume (1):                      | 1.944  |                                                   |             |
| izguba vrednosti po 5 letih:   | 14.140 | <b>Skupaj:</b>                                    | 38.163      |
| obvezno zavarovanje AO:        | 2.744  | <b>Strošek za prevoženi km:</b>                   | 0,38 EUR/km |

[1] - upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum  
 [2] - predvidoma vznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

### NAŠE MERITVE

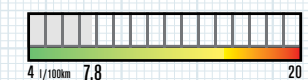
Okošne meritve:  
 T = 16 °C / p = 1.026 mbar / rel. vl. = 61 % / Gume: Goodyear Efficient Grip SUV 4x4 225/55/R 19 V / stanje kilometrskega števca: 2.191 km

**Vozne lastnosti**  
**Pospeški** s  
 0-100 km/h: 12,1  
 402 m z mesta: 18,3  
 (123 km/h)

**Prožnost**  
 Meritev s tovornim menjalnikom ni možna.

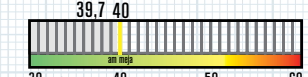
**Največja hitrost** 180 km/h  
 (Prestavna ročica v položaju D)

**Poraba goriva** l/100 km  
 skupno testno povprečje 7,8  
 povprečje normnega kroga 5,8



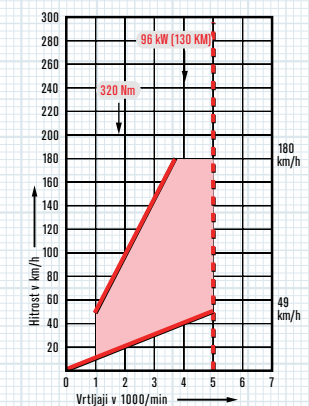
**Trušč v notranjosti** dB  
 Prestava D.  
 50 km/h: 62  
 90 km/h: 67  
 130 km/h: 71  
 Prosti tek: 40

**Zavorna pot** m  
 od 130 km/h: 70,2  
 od 100 km/h: 39,7  
 (AM meja 40 m)

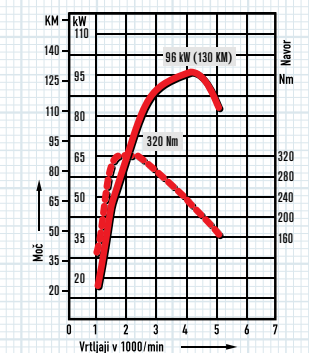


**Napake med testom**  
 brez napak

### DIAGRAM MENJALNIKA:



### DIAGRAM MOTORJA:

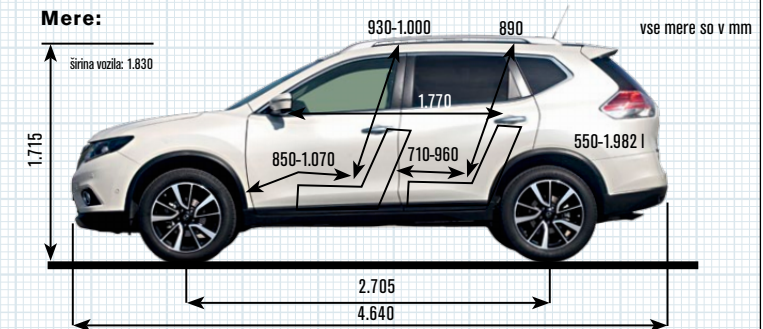


### UŽITEK V VOŽNJI:

😊😊😊😊😊  
 Za več bi potreboval več (gnanih koles).

### TEHNIČNI PODATKI

**Motor:** 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 80 × 79,5 mm - gibna prostornina 1.598 cm³ - kompresija 15,4 : 1 - največja moč 96 kW (130 KM) pri 4.000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 10,6 m/s - specifična moč 60,1 kW/l (81,7 KM/l) - največji navor 320 Nm pri 1.750/min - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbopuhalo na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - neskončnostopenjski samodejni menjalnik - prestavna razmerja I. 2,413; VI. 0,383 - diferencial 5,577 - platišča 7 J × 19 - gume 225/55 R 19, kotalni obseg 2,20 m. **Voz in obese:** terenska kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samon-osna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator - zadaj večvodilna prema, vijake vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, električni servo, 3,0 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1.540 kg - dovoljena skupna masa 2.140 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro: 1.500 kg, brez zavore: 750 kg - dovoljena obremenitev strehe: 75 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 180 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,4 s - poraba goriva (ECE) 5,8/4,7/5,1 l/100 km, izpust CO₂ 135 g/km.



**Zunanje mere:** dolžina 4.640 mm - širina 1.830 mm, z ogledali 2.040 mm - višina 1.715 mm - medosna razdalja 2.705 mm - kolotek spredaj 1.580 mm - zadaj 1.580 mm - rajdni krog 11,2 m. **Notranje mere:** vzdolžnica spredaj 850-1.070 mm, zadaj 710-960 mm - širina spredaj 1.470 mm - zadaj 1.460 mm - višina nad glavo spredaj 930-1.000 mm, zadaj 890 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, zadnji sedež 480 mm - prtljažnik 550-1.982 l - premer volanskega obroča 370 mm - posoda za gorivo 60 l.



Prostornina prtljažnika, izmerjena z AM standardnim kompletom  
 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):  
 5 sedežev: 1 × letalski kovček (36 l), 1 × kovček (85,5 l),  
 2 × kovček (68,5 l), 1 × nahrbtnik (20 l).

Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovoznikova varnostna blazina - stranski varnostni blazini - varnostni zračni zavesi - pritrdišča ISOFIX - ABS - ESP - servo volan - samodejna klimatska naprava - električni pomik šip spredaj in zadaj - električno nastavljeni in ogrevani vzvratni ogledali - radio s CD-predvajalnikom in MP3-predvajalnikom - večopravilni volanski obroč - daljinsko upravljanje osrednje ključavnice - po višini in globini nastavljen volanski obroč - tipalo za dež - po višini nastavljen voznikov sedež - deljiva zadnja klop - potovalni računalnik - tempomat.

\*Popusti in akcije po uradnem ceniku na dan zaključka redakcije.

### OCENA

|                                    |            |                                                                                                                                                                                |
|------------------------------------|------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Zunanost (15)</b>               | 12         | Kaže pripadnost družini, maska je stvar okusa, nepreglednost pa posledica zaobljenosti.                                                                                        |
| <b>Notranost (125)</b>             | 94         | Prostora je sicer dovolj, kljub usnpu pa sedeži niso udobni. Pohvalna ergonomija, prilagodljivost in oprema.                                                                   |
| <b>Motor, pogon, podvozje (65)</b> | 45         | Kombinacija, ki je ne priporočamo, motor in menjalnik se ne dopolnjujeta.                                                                                                      |
| <b>Vozne lastnosti (70)</b>        | 59         | Volanski mehanizem ne zagotavlja dobre vodljivosti, avto daje občutek, da je težak in okoren.                                                                                  |
| <b>Zmogljivosti (35)</b>           | 28         | Motor nima dovolj moči za težo avtomobila.                                                                                                                                     |
| <b>Varnost (45)</b>                | 42         | Visoka ocena že zaradi bogate dodatne varnostne opreme.                                                                                                                        |
| <b>Gospodarnost (65)</b>           | 51         | Menjalnik in teža pripomoreta k slabši gospodarnosti, kot bi si jo obetal.                                                                                                     |
| <b>Skupaj</b>                      | <b>331</b> | X-Trail je v primerjavi s svojim predhodnikom, pa tudi redkimi pravimi tekmeci, zelo soliden avtomobil, a skoraj vsi kupci bodo izbrali ročni menjalnik in štirikolesni pogon. |

**OCENA** avto magazin 1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

### TABELA KONKURENCE

| MODEL                           | Nissan X-Trail<br>1.6 dCi X-Tronic<br>2WD Tekna | Opel Antara<br>2.2 CDTI AUT.<br>2WD Enjoy | Hyundai Santa Fe<br>2.0 CRDi<br>4WD Trend | Mazda CX-5<br>CD150 AUT.<br>2WD Challenge |
|---------------------------------|-------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| motor (zasnova)                 | 4-valjni - vrstni                               | 4-valjni - vrstni                         | 4-valjni - vrstni                         | 4-valjni - vrstni                         |
| gibna prostornina (cm³)         | 1.598                                           | 2.231                                     | 1.995                                     | 2.184                                     |
| največja moč (kW/KM pri 1/min)  | 96/130 pri 4.000                                | 120/163 pri 3.800                         | 110/150 pri 4.000                         | 110/150 pri 4.500                         |
| največji navor (Nm pri 1/min)   | 320 pri 1.750                                   | 350 pri 2.000                             | 383 pri 1.800-2.500                       | 380 pri 1.800-2.600                       |
| dolžina × širina × višina (mm)  | 4.640 × 1.830 × 1.715                           | 4.596 × 1.850 × 1.761                     | 4.690 × 1.880 × 1.675                     | 4.555 × 1.840 × 1.710                     |
| največja hitrost (km/h)         | 180                                             | 184                                       | 187                                       | 198                                       |
| pospešek 0-100 km/h (s)         | 11,4                                            | 10,4                                      | 11,3                                      | 10,1                                      |
| poraba goriva po ECE (l/100 km) | 5,8/4,7/5,1                                     | 10,7/6,8/8,2                              | 8,1/4,9/6,1                               | 6,2/4,7/5,3                               |
| izpusti CO₂ (g/km)              | 135                                             | 167                                       | 160                                       | 139                                       |
| cena osnovnega modela (evri)    | 29.270                                          | 28.080                                    | 33.240                                    | 29.440                                    |

Modeli v tabeli predstavljajo najcenejše različice s preizkušenim oziroma primerljivo zmogljivim motorjem. Cene so navedene z upoštevanimi uradnimi popusti in akcijami po ceniku. Serijska oprema med navedenimi modeli ni nujno primerljiva.