

Če bi zraven stal Nissan Patrol, si česa takega ne bi drznil zapisati. Ker pa zraven stojijo Koleos, Tucson, Tiguan, C-Crosser in navsezadnje tudi Qashqai, trditev nedvomno drži.

Korenjak

besedilo: Vinko Kerco • foto: Aleš Pavetič, Vinko Kerco

▶▶ Čeprav je mehki terenec tega imena med prvimi iz tega razreda zapeljal na evropske ceste, že vse odteje velja: da je X-Trail med sebi podobnimi najbolj terenski. To se, jasno, pozna tudi na cesti; kdor si bo zaželel hitrih ovinkov na asfaltu, naj pričakuje malo mehkejše podvozje in malo več nagibanja karoserije, kot bi si morda želel. Zato pa imajo pri Nissanu v ponudbi Qashqai ...



je podkrepjeno tudi s številnimi predali in odlagalnimi mesti, pa z udobjem vožnje nasploh.

Samodejni vsekolesni pogon je odličan za namen tega avtomobila – pomaga premagati podlago, ki ji večina osebnih avtomobilov ni kos, med vožnjo

pa skrbi tudi za (aktivno) varnost, saj je za to dovolj hiter. Po drugi strani pa je prepočasen za bolj športen način vožnje, ko bi si morda voznik zaželel lahkotnega hitrega premikanja po makadamskih podlagah z oddrsavanjem karoserije. A najbrž Nissanovi strategiji tega niti niso imeli v mislih. Tipični kupci pa tudi ne.

Testni X-Trail je bil poln opreme, kar mu je na koncu tudi precej dvignilo ceno. Vsega morda povprečen uporabnik niti ne potre-

buje, je pa vse to lepo imeti. Razen morda 'dostavniškega' zadnjega dela (kovinska pregrada z mrežo na zgornjem delu za zadnjo klopjo, brez zadnjih bočnih šip), ki precej omejuje uporabnost (prtljažnik, denimo, tako ni več podaljšljiv), kovinska mreža pa neprijetno ropota tam, kjer sicer podvozju uspe zadušiti tresljaje s slabe podlage. Toda

ta kos opreme je namenjen točno določeni ciljni skupini kupcev. Drugim seveda ni treba tega kupiti, lahko pa se razvajajo z dobrim avdiosistemom, z navigacijo, ki pozna tudi glavne dele Slovenije, z usnjem, z ogrevanimi in električno nastavljivima sedežema ter še s čim. Verjetno eden izmed najuporabnejših kosov opreme pa je spet vstop in zagon motorja brez uporabe ključa.

Nissan ima to 'srečo', da si je privoščil delitev znotraj razreda; tako je Q-Q lahko bolj podoben osebnemu avtomobilu, X-T pa bolj terenskemu. Večina tekmecev oboje združuje v enem. Kar pa, vemo, nikoli ni tako dobro kot (vsaj delna) specializacija. Zato je lahko X-Trail med tekmece videti kot korenjak. ◀◀



"Danes je X-Trail boljši, kot je bil prvi X-Trail v svojem času."

Nova, druga generacija X-Traila je opazno boljša od prve v vseh pogledih, pa ne le v smislu logičnega napredka. Danes je X-Trail boljši, kot je bil prvi X-Trail v svojem času. Malce pomaga tudi tale (Renaultov) motor. V prostem teku z barvo zvoka jasno kaže, kakšen je princip njegovega delovanja, še malce bolj to kaže pri močnejšem pospeševanju iz nizkih vrtljajev. Sicer pa je lepo vzgojen, povsem dovolj zmogljiv tudi za hitrejša premikanja (v ponudbi je še za 17 kilovatov močnejša različica) in le za hitra speljevanja se mora voznik vnaprej malce pripraviti – odzivnost iz prostega teka ni najboljše, navorsko pa je tam še preslaboten. Vrtljaje je za take manevre treba dvigniti na slabih 2.000 v minuti. Toda ne glede na priganjanje in na razmeroma neugodno aerodinamiko je motor pohvalno varčen, saj nam porabe ni uspelo dvigniti nad 11 litrov goriva za 100 kilometrov, z mirno vožnjo pa je poraba hitro padla na dobrih osem litrov na 100 kilometrov. Ugodno.

Motor navduši v vseh pogojih. Pri 3.800 vrtljajih v minuti v šesti prestavi se po merilniku tak X-Trail pelje 190 kilometrov na uro; motor ne daje slutiti, da bi se naprezal. Trušč je takrat res nekoliko povečan, kljub omenjenemu mehkeemu podvozju pa sta vodljivost in stabilnost zelo dobri. Takrat X-Trail deluje zelo potovalno. Zadnje

Nissan X-Trail 2.0 dCi (110 kW) LE Premium

Cena osnovnega modela: 35.580 EUR
Cena testnega vozila: 38.570 EUR

NAŠE MERITVE
T = 23 °C / ρ = 1,044 mbar / rel. vl. = 42 % / Stanje kilometrskega števca: 17.877 km

POSPEŠKI
0-100 km/h: 10,6 s
402 m z mesta: 17,5 s (130 km/h)
1.000 m z mesta: 32,0 s (163 km/h)

PROŽNOST
50-90 km/h [IV, V]: 7,6 s / 13,8 s
80-120 km/h [V, VI]: 10,7 s / 13,7 s

NAJVEČJA HITROST
188 km/h
(VI. prestava)

ZAVORNA POT
od 100 km/h: 44,8 m
(AM meja 40 m)

PORABA GORIVA
skupno testno povprečje 9,6 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 1.995 cm³ - največja moč 110 kW (150 KM) pri 4.000/min - največji navor 320 Nm pri 2.000/min.
Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 215/60 R 17 H (Dunlop Grandtrek ST20).
Masa: prazno vozilo 1.711 kg - dovoljena skupna masa 2.170 kg.
Mere: dolžina 4.630 mm - širina 1.785 mm - višina 1.680 mm - prtljažnik 603-1.773 l - posoda za gorivo 65 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 188 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,2 s - poraba goriva [ECE] 8,7/6,2/7,1 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO
▲ motorne zmogljivosti, poraba
▲ terenske zmogljivosti
▲ vstop in zagon brez ključa
▲ gibni ročice menjalnika
▲ pogon v vsakdanji uporabi
▲ ogromno, pomično strešno okno
▲ odlična osvetlitev prtljažnika
▲ dvojno dno prtljažnika
▲ notranji predali, oprema
▲ učinkovitost dodatnih dolgih žarometov na strešnih nosilcih

▼ skop potovalni računalnik z gumbom med merilniki
▼ ropotanje kovinske pregradne mreže za zadnjo klopjo
▼ zadnji brisalnik obrise majhen del šipe
▼ drseče dno prtljažnika
▼ končna cena (s to opremo)
▼ zmanjšana uporabnost zaradi pregradne mreže
▼ samodejni pamik le za voznikovo bočno šipo

Končna ocena

Dražji od takšnega je le še X-Trail z močnejšim turbodizlom, a je ob treznem razmisleku tak motor povsem dovolj pa tudi pri opremi bi se dalo z ne preveč odrekovanja marsikaj prihraniti. V celoti pa je X-Trail krasen avtomobil za vsako-vrstna družinska potepanja – od dnevnih pa do vikendskih in dopustniških.