

Nikar ga spreminjati

| Nissan X-Trail 2.0 dCi SE



besedilo: Aljoša Mrak • foto: Aleš Pavlič

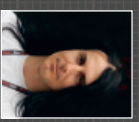
Nachtovanci novega X-Traila so najprej vprašali stare lastnike, kaj bi spremenili. Odgovor je bil: ničesar. Oziroma malo.

Vsekakor naj oblika ostane ogolata, štirikolesni pogon pa naj še vedno poskrbi za večstransko uporabnost.

►► Kot lahko vidite na fotografijah, so jih vsaj pri znanosti ubogali. Očitno so bili prejšnji lastniki dovolj prepričljivi, zaradi števila pa tudi dovolj glasni, da se je Nissanovim strategom splašalo ubogati. Le redki boste že na prvi pogled opazili, da je pred vami povsem nov avtomobil. Čeprav je daljši (za 175 mm), širši (za 20 mm) in višji (za 10 mm) in čeprav so praznoprav spremenili prav vsak del karoserije, boste novince prepoznali predvsem zaradi spremenjenih luči (spređaj in zadaj), dodelane maske in tretje zavorne luči, ki je odslej velana v karoserijo, in ne več pod zadnjim

Iz oči v oči

Minko Kerco



►► Upam, da ste razumeli, po zunanosti je težko soditi, da gre za novi X-Trail, po notranosti (in tehniki) pa je težko soditi, da gre za X-Trail, ker je preprosto rečeno krepko drugačen in predvsem boljši. Zdaj je pa že res v isti kategoriji, da ga lahko mirno pričujemo kot zelo dober vsakdanji družinski avtomobil, ki ponuja možnost (drznejši) nedejlskih potepov po brezpotjih. ◀◀

Milja Reven



►► Ne sermo da je predhodniku na videz podoben, tudi počutje in vse, kar sodi zraven, je ostala enaka. X-Trail je še vedno najbolj surov med SUV-i, kar je opazno tudi pri glasnem motorju in počutju v notranosti, ki se je vendatle malce približala bolj šminker-skim SUV-om. Vseeno je ena izmed prvih izbir za tiste, ki v terenih iščejo terenske sposobnosti. Tu je X-Trail brez resne konkurence. Izberite raje ročni menjalnik, tale samodejnej je počasen, ročica pa takšna, kot bi jo sestavil peletnik. ◀◀

steklom. Zato je lahko zadnje steklo tudi zatemnjeno, kar prej zaradi zavorne luči ni bilo mogoče. Ohranili pa so bistvo: škafasto obliko, terenski videz z razneteroma kratkimi previsi in strešne nosilce, ki v sebi skrivajo dodatne dolge luči. Te so lahko močan adut v morebitnih nočnih dvobojih, kdo bo dlje časa vztrajal z dolgimi lučmi, zato nasproti vožnjim svetujemo, da X-Trailovih lastnikov nikar ne izzivate. Verjetne nam, da ste že vnaprej obsojeni na poraz...

A da napredek vseeno zahteva spremembe, je videti in občutiti v notranosti. Prejšnji X-Trail se je bohotal z nenavadno postavitvijo instrumentne plošče, saj so merilniki kraljevali kar na vrhu sredinske konzole. Torej podate, ki o trenutni hitrosti niso bili rezervirani le za voznika, ampak jih je lahko videla tudi tečna žarna (»A je treba tako hitro?«) ali pa so jih opazili otroci (»Oči, gasssi!«). Da bo v družini več mira, je instrumentna plošča odslej pred voznikom, kar sicer ne pripomore k inovativnosti, je pa vsakakor bolj domate večini voznikov. Razlog seveda niso jezikavi sorodniki, ampak možnost vgraditve zaslona, ki gosti navigacijsko napravo. Če instrumentne plošče ne bi prestavili, bi lahko zaslon namestili le nekje na sredino sredinske konzole ali celo pod njo, kar pa bi bilo nepreledno in zato za uporabnike moteče. No, merilnika hitrosti in vrtiljave sta lepo oblikovana in pregledna, tisti manjši (v sredini) pa gosti veliko (digitalnih) podatkov, ki so majhni in s tem slabše vidni. Zato boste morali izpis o trenutni prestavi (tako imenovano sekvenčno pretikanje) kar dvakrat pogledati oziroma dlje časa opazovati, če boste hoteli videti pravo število, kar ni prijetno, še manj pa varno. V potniški

kabini boste kmalu občutili tisti kraljevski občutek, ki ga dlje vsak malce bolj od zemlje oddaljen avtomobil. Preglednost je zaradi visokega položaja očilna, je na vzvratno vožnjo se boste morali malce navaditi (kar tudi ni težko zaradi dveh ogromnih vzvratnih ogledal), ergonomija je kljub kratkemu sedalnemu delu sedeža zadovoljiva, predalnikov za odlaganje drobnarij je na pretek. Plastika na sredinski konzoli je odslej kakovostnejša, čeprav smo se vsi strinjali, da bi lahko na prestavni ročici namestili boljso, saj pri vsakem prestavljanju nežna plastika kar poka pod prsti. In to že pri nas, novinarjih, pa so naši prsti navajeni le računalniških tipkovnic, si predstavljate, kaj bi naredile 'lopatje' gozdarjev ali vojakov? Ko smo že pri vojakih, naj vam še povem, da smo našega belega X-Traila med testom ljubkovalno preimenovali kar UNPROFOR. Uganete, zakaj?



Nasproti vožnjim svetujemo, da X-Trailovih lastnikov nikar ne izzivate, saj so dodatne dolge luči maccan adut v nočnih dvobojih. ◀◀

te za samodejnega (ki sam uravnava, koliko moči gre na zadnji kolesni par), na blatu ali pesku pa lahko kar uzakonite pogon štiri krat štiri (50 : 50). Ko postanajo razmere res zahtevne, boste še kako cenili sistema USS, ki poskrbi, da avtomobil samodejno počaka na mestu, da premaknete nogo z zavore na plin, in DDS, ki samodejno zavira pri zahtevnem spustu. USS deluje samodejno, DDS pa moramo prklicati z gumbo na sredinskem grebenu, deluje pa tako v prvi kot tudi vzvratni prestavi, ko samodejno ohranja hitrost sedem



Koliko stane v EUR

NOVA TILA OPREMA, TESTNEGA VOZILA:	1.800
Samoletni menjalnik	540
Kamionska barva	

kilometrov na uro. Ker je na terenu večasih celo priporočljivo, da kolesa zdrsnete, inna po novem X-Trail tudi izklopljiv ESP. Želite vedeti, koliko zmore? Najnižja višina podvozja je 20 centimetrov, zato se zaradi krajših prevosov lahko lotite jani, ki imajo vstopni kot 29, izstopnega pa 20 stopinj. Če pa vam še to ni dovolj, se lahko počasi zapejete v vodo, ki naj ne meri več kot 35 centimetrov. Vam to nič ne pove? Verjente, s pravimi gumami boste prej vi odnehali, kot da bi zadržala tehnika.

Motor je ustvarjen za ta avtomobil. Zvoek je malce robat, kot bi hotel vsem sporočiti, da je X-Trail najbolj terenec izmed SUV-ov, vendar dovolj poskočen in zmerno želean, da močnejšega (127-kilovattnega oziroma 173-konjskega, ki ga lahko tudi dobite v

“Močnejšega motorja (127-kilovattnega oziroma 173-konjskega, ki ga lahko dobite tudi v tem avtomobilu)” sploh ne potrebujete.

tem avtomobilu) sploh ne potrebujete. Tudi s tem ste lahko med hitrimi na avtocesti, pogumni pri prehitovanju ali brez denarja za gorivo, kadar greste na daljšo pot. Za doplačilo pa si lahko omislite samodejni menjalnik, ki smo ga imeli na testu. Pomoc desnici ima šest stopenj in le malo šibkih točk, ki bi nam cefrale živce. Mogoče si kdaj privoščiti rahel poskok, ko prestavite iz R v D, mogoče ga nerodni voznik kdaj zavede, pa dela malce po svoje, mogoče ni med najhitrejšimi, vendar pa je uglasen in kot naroden za tiste, ki si to v X-Trailu želi-jo. Skratka, s to kombinacijo pri nakupu ne morete zgrešiti.

Prtljaznik je še en adut, ki ga ne moremo sprejdati. V primerjavi s predhodnikom



je kar precej zrasel (603 litre), lahko pa ima manj osnovnega prostora in dvojno dno ter pritočen predalnik (kot ga je imel testni). Če pa želite še več, zlahka povečate prtljazni prostor z zadnjo klopio, ki se preklopi v raz- meju 40 : 20 : 40. Čeprav je X-Trail povsem nov avtomobil, boste vedeli to le vi in prijatelji, ki ste jih povabili na pijačo zaradi novega jaklenege konjička. Sosed vam ne bo zavdal, davkarji ne bo sumljiv, še nepridipravi bodo raje zavili k opaznejšemu modelu, ki je parkiran v vaši ulici. A da je to prednost, vedo stari lastniki, in če jih je dovolj, da jih uboga celo lovarna, jim moramo verjeti na besedo. **◀▶**

Posebna ocena za terence

občutljivost k avsenje in njejni delci (10)	5	V blatu in lužah ne bo težav, visok sneg pa poskokuje plastično.
prevos moči (10)	6	Prehod iz prednjega pogona na 4x4 malce zamuja, manjka mu le reduktor.
terenske zmogljivosti (tovarna) (10)	7	Ste si prebrali v besedilu, kakšne hrošče in živalce kate omogoča?
terenske zmogljivosti (praktično) (15)	9	S pravimi gumami bi zmogel se več, a že s temi pridlo fisorjal povsod.
cestna uporabnost (10)	9	Lažje se peljete samo tisti, ki so namenjeni le asfalu, recimo CR-V ...
terenski rindež (5)	5	Nil največji, je pa bolj za na dekel kot za v mestu, kajne?

skupna ocena terenca 41 Zelo verjetno je X-Trail največji kavelj ali korenina med sodobnim SUV-i. Zmarnost ne skrva, da je doma v blatu, mrtvoost pa navdušuje s preprostostjo uprabe (primočno tudi za nase nezne pilotovci). Kar pogumno!

OCENA **1 2 3 4 5**

Tabela konkurence

MODEL	Nissan X-Trail	Hyundai Santa Fe	Land Rover Freelander2	Chrysler Caprina
motor (zasnova)	2.0 dCi XE	4-Valjni - vsi	2.2 TdE	4-Valjni - vsi
gibna prostornina (cm³)	1.995	2.188	2.178	1.991
največja moč (kW/kM pri 1/min)	110/1.50 pri 4.000	112/1.52 pri 4.000	110/1.50 pri 4.000	110/1.50 pri 4.000
največji navor (Nm pri 1/min)	320 pri 2.000	335 pri 1.800/2.500	400 pri 2.000	320 pri 2.000
dolžina * širina * višina (mm)	4.630 * 1.785 * 1.980	4.650 * 1.890 * 1.725	4.500 * 1.910 * 1.740	4.635 * 1.950 * 1.720
največja hitrost (km/h)	188	180	181	180
pospešek 0-100 km/h (s)	11,2	11,3	11,7	10,6
poraba goriva pri 90 (l/100 km)	8,7/6,2/7,1	10,7/6,7/8,2	9,2/6,2/7,5	9,0/6,5/7,4
cena osnovnega modela (avr)	28.190	30.783	32.256	28.590

Kriterij ocenjevanja (St. točk = ocena): 0-20 = 1; 21-30 = 2; 31-40 = 3; 41-50 = 4; 51-60 = 5

Tehnični podatki

CENA: (Renault Nissan Slovenija) 28.190 EUR
X-Trail 2.0 dCi XE: 32.250 EUR
X-Trail 2.0 dCi SE: 34.590 EUR
Testno vozilo: 34.590 EUR
Moc: 110 kW (150 KM)
Pospešek: 10,8 s
Največja hitrost: 183 km/h
Povp. poraba: 8,2 l/100 km

Garancija: 3 leta ali 100.000 km splošne garancije, 3 leta motorne garancije, 12 let garancije na prebranje, 3 leta garancije na lak
Predvideni redni servisi: 10,8 s
 Manjša olja in sistematični pregledi na 20.000 km ali eno leto.

STOŠKI VOZILA DO PREVOZENIH 100.000 km (v EUR):
 redni servisi: delo 3.190
 obvezno zavarovanje (2): 1.742
 in motorji: kasko zavarovanje (2): 4.710
 gorivo: 8.159
 game (1): 1.180
 izguba vrednosti po 3 letih: 19.469
Skupaj: 38.430
Strošek za prevozeni km: 0,38 EUR/km

MASE MERITVE

Pri 172/1.785/1.980 mm (H x Š x V), širina kolosnice 1.585 mm, največja višina 1.980 mm, največja težina 2.170 kg, največja težina pri 1.000 km/h 2.170 kg

Vozne lastnosti

Pospeški
 0-100 km/h: 10,8 s
 402 m z mesta: 17,6 s
 1.000 m z mesta: 32,3 s (161 km/h)

Prožnost

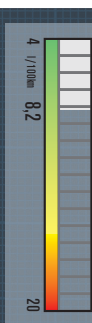
meritev s tovornim menjalnikom ni možna

Največja hitrost

183 km/h (4. prestava)

Poraba goriva

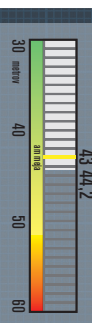
7,6 l/100 km
 največje povprečje 9,8
 največje povprečje skupno cestno povprečje 8,2



Tušič v notranjosti

dB	IV	IV	V
58	56	53	62
64	63	63	66
68	68	68	66

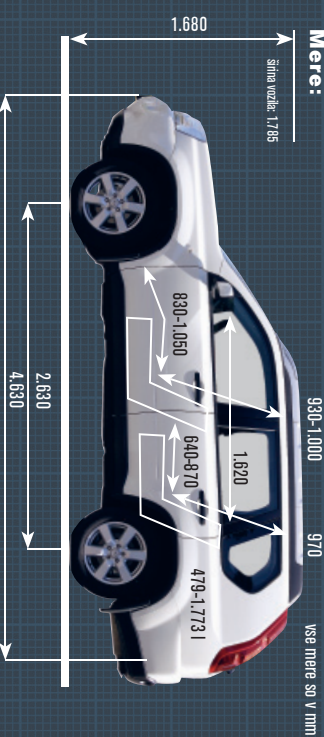
Zavorna pot
 od 130 km/h: 44,2 m
 od 100 km/h: 44,2 m (AM meja 43 m)



Napake med testom

Uporabnost pred izvajanjem, razen če ne užirate takrat, ko motate drugje veči iz blata ali vode.

I Nissan X-Trail 2.0 dCi SE



Mere: širina vozila: 1.785, vse mere so v mm

Zunanje mere: širina vozila 1.785 mm - kolotek spredaj 1.530 mm - zadaj 1.530 mm - gibanj krog 11 m, Notranje mere: širina spredaj 1.440 mm - dolžina sedelnege dela prednji sedež 500 mm - premor volana: 370 mm - posada za gorivo 65 l

Prestavna priključka, izmenljiva z MM standardnim kompletom 5 kvadratov. Senzorice (skupaj 2/8/3 l): 1 * nahrbtnik (20 l), 1 * letalski koveček (38 l), 1 * koveček (85,5 l), 2 * koveček (68,5 l)

Pomenljive stvari, oprema, vozilovna in servisna varnostna blazina - stranski varnostni blazini - varnostni trakovi - pritrjevalni sodra - tempomat - ABS - ESP - servo volan - samostojna krmilna naprava - električni parkirni sivi sprejeli in zadaj - električno nastavljeni vzvratni opetali - radijski CD-pretvajalnikom in MP3-pretvajalnikom in kon-tralni na volanskem obroču - daljinsko upravljanje avsenje ključavnice - prednje meglenske - delujoča zlatana kloj - po višini nastavljeni volanski drot - po višini nastavljeni vzvratni sedež - potovnihi razsvetlavi - filter trdnih delcev

Hvalimo in grajamo

- ▶ motor
- ▶ preprosti upravljanje (zdrta pogona)
- ▶ poraba goriva
- ▶ cena
- ▶ piš vetera na avtocesti
- ▶ majhen izpis prestave pri 'očnem' preklonju
- ▶ plastika na prestavni ročici
- ▶ občutki pri polnem zaviranju
- ▶ redki opozdi, daimate nov avtomobil

Ocena

Značajnost (15)	13	Čeprav je nov, ne zbuja pozornosti. Dobra kakovost izdelave.
Notranjost (140)	112	Raznomena velika (jurnahnege) prostora, dobra ergonomija vozilokovnega delomenega prostora, nekaj točk izgubi zaradi menihikov in materialov.
Motor, menjalnik (10)	36	Zelo dober motor (močnejšega ne potrebujeta), zanesljiv, a počasi samodejni menjalnik. Nekaj točk izgubi zaradi gum (le so z globljim profilmom siver izkazale na terenu), nekaj zaradi stabilnosti, pridobi pa jih pri volanu in voznosti.
Vozne lastnosti (95)	68	Ključ samodejnemu menjalniku so pospeški in največji hitrost zaviljivi.
Zmogljivost (95)	31	Dobra zaletenost s sergiškim varnostnim paketom, daljša zavorna pot.
Varnost (45)	29	Konkurenčna cena, majhna izguba vrednosti, skromna poraba goriva.
Gospodarnost (50)	37	
Skupaj	326	Nissan X-Trail ne zbuja pozornosti, vendar ti po nekaj dneh zidez pod kožo. Je namreč precej uprnatelji kljub terenu pod gumami, skromen kljub poskočnosti in dvojni črti, čeprav je le SUV.

OCENA **1 2 3 4 5**