

# Želja po odkrivanju



FOTO: ALEŠ PAVLETIČ IN PETER HUMAR

Se vam je že kdaj zgodilo, da ste bili na poti, ko se vam ni pretirano mudilo, in ste v nekem trenutku dobili neustavljivo željo po dogodivščinah in odkrivanju še nepoznanega sveta? Takrat bi v trenutku zavili z glavne ceste na prvi stranski kolovoz, ki bi bil po možnosti videti, kot da po njem že leta ni stopala človeka noga ali peljala avtomobilska guma. Z Nissanovim X-Trailom lahko prav takšne želje postanejo resničnost.

**N**ajprej mu takšno ravnanje omogočata njegovo podvozje in, še pomembneje, zasnova pogona. Slednji je namreč povzet po mnogo bolj terensko naravnem Pathfinderju. V obeh primerih gre za samodejno priklopljiv štirikolesni pogon, s to razliko, da premore Pathfinder

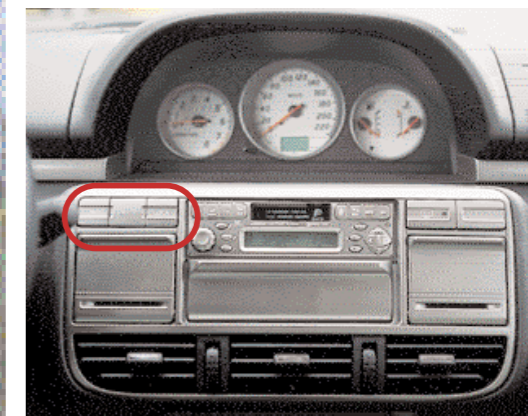
tudi reduktor. V X-Trailu se vam po njem prvič stoji, ko se vzpenjate po strmejši vzpetini in morate ob speljevanju premalo prožen motor priganjati v višje vrtljaje, pri tem pa seveda najbolj trpinčite sklopko. Zasnova motorja, ki je že rahlo v letih, namreč kljub (zvezno)

prilagodljivemu času odpiranja ventilov zaradi prekratkega giba batov ne postreže z uporabnejšo količino navora.

Kot smo že omenili, pa je izvedba štirikolesnega pogona mnogo naprednejša in dorašla svojemu poslanstvu. S tremi stikali na vrhu armaturne plošče



Poteze armaturne plošče niso ravno po zadnjih modnih zapovedih in tudi izbor materialov je z izjemo usnja na sedežih dokaj cenen (armaturna plošča iz trde plastike).



Levo in desno ob radiu najdemo pokrita, vodoravno nameščena in hlajena (!) predala za pijačo. Nad levim predalom se nahajajo stikala štirikolesnega pogona. (obkroženo)



X-Trailova lega v ovinkih je kljub visoki namestitvi karoserije dobra.

namreč poveľjuate elektronsko nadzorovanemu elektromagnetnemu sredinskemu diferencialu. Pri tem izbirate med tremi različnimi tipi uporabe štirikolesne-

ga pogona: 2WD, Auto in Lock. Prvi je zaradi vklopljenega le prednjega pogona namenjen gospodarnejši vožnji po nedrsečih asfaltnih cestah. Pri drugem



Na zadnji klopi je počutje zelo dobro. Vzdolžnih centimetrov je vedno veliko, za dodatek pa lahko naslonu tretjinsko deljive klopi prilagajate tudi naklon.



Moti odročna namestitvev (sicer redko uporabljenih) stikal v spodnjem levem delu armaturne plošče, ki je značilna za vse moderne Nissane.

Sedalni del prednjega sedeža je prekratek in nudi premalo bočne podpore v ovinkih.

Namesto merilnikov so namestili velik predal, ki premore tudi 12-voltno vtičnico.

elektronika samodejno (odvisno od spolzkosti podlage) vklaplja štirikolesni pogon ter posledično skrbi za povečano stabilnost in trakcijo na spolzki podlagi. Pri »zaklenjenem« (Lock pomeni po angleško zaklenjen) štirikolesnem pogonu pa sredinski diferencial stalno razporeja motorni navor med prednjo in zadnjo os v razmerju 57 proti 43, pri čemer si prednji kolesi odrežeta večji kos pogače.

Sama zasnova štirikolesnega pogona je torej dorasla tudi nekoliko zahtevnejšemu spopadanju z neutrjenem terenom, toda pretiravati le ne gre. V splošnem pa se samodejni vklop štirikolesnega pogona v

s 13,1 litra neosvinčenega bencina na 100 kilometrov prevožene poti še enkrat potrdilo. Porabo bi zagotovo vsaj za kakšen liter zmanjšal zmogljivejši (beri: prožnejši) motor. Ob pozornejši vožnji zunaj mest in pri vztrajanju pretežno na asfaltu je poraba v najboljšem primeru padla na še vedno ne pretirano varčnih 11 stokilometrskih litrov, medtem ko je največja poraba (potepanje po srednje zahtevnem terenu) zahtevala krepkih 15 litrov na 100 kilometrov prevožene poti. Ko se pogovarjamo o porabi, se je pri nakupu zagotovo smotrno ozreti še k dizelsko gnanemu X-Trailu, ki se za še boljše izkoriščanje motorne moči in navora

**X-TRAIL X-Trail Elegance je sicer presneto drag skupek pločevine in plastike, a je zato tudi opremljenost skoraj popolna.**

praksi izkaže kot zelo učinkovit in hiter.

Ko smo že ravno pri spodnjem delu avtomobila, se posvetimo še podvožju. Vzmetenje je v osnovi naravnano na udobje, cestno usmerjenost Križanca pa še dodatno potrjujejo posamične obese spredaj in zadaj. Samo požiranje neravnin je pri mestni hitrosti vožnje povprečno, s tem da še največ preglavic povzročajo kratke neravnine, toda te z naraščanjem hitrosti povsem izginejo. Ravno zaradi te lastnosti je avtocestno potovanje nadvse sproščujoče in udobno. Za udobje in dobro počutje na hitrih cestah se lahko X-Trail zahvali predvsem svoji ne ravno majhni masi, ki s 1415 kilogrami ne ustreza ravno merilom lahke kategorije. Ko k tej prištejemo še omenjen povprečno zmogljiv motor, pa seveda tudi poraba goriva ne more biti ravno za prste obliznit, kar je testno povprečje

poslužuje šeststopenjskega menjalnika (bencinski X-Trail ima standardnih pet prestav).

Preselimo se še v notranjost. Tam vas, če boste izbrali paket opreme Elegance, pričakajo v usnje odeti sedeži, ki so spredaj tudi ogrevani. Ergonomija v splošnem ne zasluži pretiranih pohval, saj imajo sedeži prekratke sedalne dele in tudi nekatera stikala, sicer manjkrat uporabljena, (izklop ESP-ja, uravnavanje višine snopa žarometov, stikali gretja prednjih sedežev in pranje žarometov) bi bila lahko nameščena na lažje dosegljivem mestu. Ker so merilnike prestavili na sredino armaturne plošče, je na njihovo mesto prišel dobrodošlo velik pokrit predal, ki premore 12-voltno vtičnico. Priročna sta tudi dva položna hlajena predala na sredini armaturne plošče, kamor lahko odložite dve pločevinki ali pollitrski pla-

**Iz oči v oči**



Na prvi pogled me je presenetil s svojo velikostjo - pričakoval sem nekaj manjšega, tako zunaj kot znotraj. Ampak ker ne prav stara ljudska modrost pravi, da prostora v avtu nikoli ni dovolj, je kar prav, da je X-trail velik. Še posebej, ker je dvolitrski bencinski motor v njegovem nosu dovolj zmogljiv, da ga tudi brez težav premika. Le sedenje za volanom

bi bilo lahko (za visoke voznike) boljše.

Dušan Lukič



Ljudje so očitno zadovoljni, ampak mene ta tip avtomobila nikakor ne prepriča. Pravijo: najbolje od obeh. Ampak tudi: najslabše od obeh; porabi krepko več od osebnega avtomobila in terenskih zmogljivosti pravega terenca tudi od daleč ne doseže. Med sebi podobnimi je pa oblikovno zanimiv in tehnično dober izdelek. Brez večji zamer.

Vinko Kernc



**Velika poraba goriva: visoka karoserija, velika masa vozila, slaboten motorček in povprečen količnik zračnega upora (0,37) so krivi za X-Trailovo požrešnost.**

stenki. Drobnejše boste lahko odlagali tudi v predal znotraj vzdolžno pomične, toda preizkušeno nameščene komolčne opore spredaj in v dva pokrita predala v prtljažnikovi »kleti«. Na žalost pa sta žepa na prednjih vratih bolj za »okras« kot uporabna, saj lahko zaradi njune ozko-sti vanju stlačimo največ zemljevid ali kakšno podobno tanko drobnarijo.

V prtljažniku zmoti tudi dno iz trde in drseče plastike, ki na ža-

lost prtljage ne zadrži na svojem mestu. Nekaj pripomorejo sicer štiri pritrilna mesta, toda pritrilne elastike ali mrežo boste morali dokupiti.

### Zasnova štirikolesnega pogona je povzeta po mnogo bolj terensko naravnem Pathfinderju.

Preden pa boste lahko s povsem svojim X-Trailom zapeljali cestnim ali obcestnim dogodiv-

ščinam naproti, boste morali pri pooblaščenem prodajalcu pustiti zajetnih 6,84 milijona tolarjev. Toliko namreč stane dvolitrska bencinska izvedba X-Traila z bo-

gatim paketom opreme Elegance. In tudi če vzamemo najosnovnejšo različico Comfort, cena komaj

pade pod vrednost 5,7 milijona tolarjev, kar pa je, kot je že iz tabele najožje konkurence razvidno, daleč največ v razredu podobnih vozil. Je že lepo, da se želijo pri Nissanu pohvaliti s pol stoletja izkušenj na področju štirikolesnih gnanih vozil, in res je tudi, da je njihova izvedba štirikolesnega pogona v X-Trailu zelo dobra, toda prednost pred konkurenco vseeno ni tako velika, da bi upravičila toliko večji denarni vložek.

Peter Humar

**Prtljažnik se s povsem ravnim dnom tudi pri prdrti zadnji klopi sicer izkaže kot zelo uporaben in dobro prilagodljiv, toda moti drseča plastika.**

CENE	SIT
Dodatna oprema	
Vlečna kljuka	76.000
Kovinska barva	80.000
Alarmna naprava	73.000

Nekateri nadomestni deli	
Prednji žaromet	82.995
Prednja utripalka	20.089
Prednja meglenka	52.822
Prednji odbijač	79.316
Prednja maska	47.144
Vetrobransko steklo	67.614
Znak	9.359
Prednji blatnik	65.631
Zadnji odbijač	77.522
Zunanje ogledalo	59.170
Lahko platišče	57.600



Občutljivost karoserije ali njenih delov (10)	4	Vsi izpostavljeni deli so lakirani v barvo vozila in zaradi tega zelo občutljivi.
Štirikolesni pogon in reduktor (10)	8	Zasnova štirikolesnega pogona je odlična, toda za resnejše spopadanje s terenom pogrešamo reduktor.
Terenske zmogljivosti (tovarna) (10)	4	Velika medosna razdalja in le slabih 20 cm oddaljenosti trebuha od tal ni preveč terensko razpoloženih.
Terenske zmogljivosti (praktično) (15)	9	Dobrodošli so kratki previsi, toda moti močno spuščeni zadnji izpušni lonec pod avtomobilom.
Cestna uporabnost (10)	9	Ljubi avtoceste in sovraži kratke grbinice. V splošnem se počuti boljše na cesti kot ob njej.
Terenski videz (5)	3	Lakirani odbijači, velika kolesa in povečana oddaljenost od tal ga uvrščajo med cestne terence.
Skupna ocena (60)	37	Povprečen mešanec med terencem in kombijem, ki se sicer zmore spopasti s srednje zahtevnim terenom, se še najbolje počuti na hitrih avtocestah.

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

Model	Nissan X-Trail	Hyundai Santa Fe 2.0 2WD GLS	Mazda Tribute 2.0	Land Rover Freelander 1.8i SW
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1998	1997	1988	1795
največja moč (kW/KM pri 1/min)	103/140 pri 6000	100/136 pri 5800	91/124 pri 5300	86/117 pri 5500
največji navor (Nm pri 1/min)	192 pri 4000	183 pri 4600	183 pri 4500	160 pri 2750
dolžina × širina × višina (mm)	4510 × 1765 × 1675	4500 × 1820 × 1675	4395 × 1825 × 1765	4380 × 1805 × 1760
največja hitrost (km/h)	177	174	166	160
pospešek 0-100 km/h (s)	11,3	12,2	13,7	11,8
poraba goriva po ECE (l/100 km)	12,0/7,7/9,3	13,1/7,6/9,6	12,9/7,8/9,7	12,9/8,1/9,8
cena osnovnega modela (SIT)	5.690.000	4.228.591	4.744.300	5.460.587

## avto magazin NISSAN X-TRAIL 2.0 ELEGANCE

103 kW (140 KM) • 12,0 s • 174 km/h • 13,1 l/100 km

### NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti	
Pospeški	s
0-60 km/h:	4,9
0-80 km/h:	7,8
0-100 km/h:	12,0
0-120 km/h:	18,4
0-140 km/h:	26,0
1000 m z mesta:	33,8 (152 km/h)

Prožnost	s
50-90 km/h (IV.):	12,8
80-120 km/h (V.):	20,7

Največja hitrost	174 km/h (V. prestava)
------------------	------------------------

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	11,0
največje povprečje	15,0
skupno testno povprečje	13,1

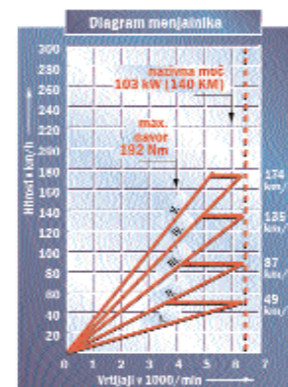
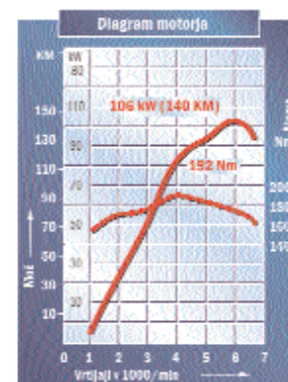
Trušč v notranjosti	dB
Prestava III.	58
50 km/h	58
90 km/h	64
130 km/h	71
Prosti tek	37

Natančnost merilnika hitrosti	resnično km/h
kazalec na 30	29,5
50	47,8
70	67,4
90	88,1
100	97,7
130	127,7
150	146,1

Zavorna pot	m
od 130 km/h:	68,9
od 100 km/h:	40,1

**Okoliščine meritve**  
 T = 18 °C  
 p = 1021 mbar  
 rel. vl. = 47 %  
 Stanje kilometrskega števca: 4848 km  
 Gume: Bridgestone Dueler H/T

**Napake med testom**  
 - brez napak



**CENE (Nissan Adria) SIT**  
 OSNOVNI MODEL: 6.840.000  
 TESTNO VOZILO: 6.920.000

### GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

**Garancija:** 3 leta ali 100.000 kilometrov splošne garancije, 12-letna garancije za prebravenje, 3 leta  
**Obvezno zavarovanje:** 112.700 SIT  
**Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost):** 245.900 SIT

### TEHNIČNI PODATKI

**Motor:** 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 89,0 × 80,3 mm - gibna prostornina 1998 cm³ - kompresija 9,9 : 1 - največja moč 103 kW (140 KM) pri 6000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 16,1 m/s - specifična moč 51,6 kW/l (70,1 KM/l) - največji navor 192 Nm pri 4000/min - ročična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - blok in glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 7,1 l - motorno olje 3,9 l - akumulator 12V, 70 Ah - alternator 110 A - uravnavani katalizator

**Prenos moči:** motor poganja vsa štiri kolesa - enokolutna suha sklopka - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,500; II. 1,944; III. 1,258; IV. 0,947; V. 0,772; vzvratna 3,374 - prestava v diferencialu 4,750 - platišča 6,51 × 16 - gume 215/65 R 16 S, kotalni obseg 2,07 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 33,8 km/h

**Voz in obese:** terenski kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - Cx = 0,37 - spredaj posamične obese, vzmetne noge, dvojna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, vzmetne noge, prečna vodila, vzdolžna vodila, poševna vodila, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prislino hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, Brake Assist, EBD, mehanska ročna zavora na zadnja (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,1 zasuka med skrajnjima točkama

**Mere:** **zunanje:** dolžina 4510 mm - širina 1765 mm - višina 1750 mm - medosna razdalja 2625 mm - kolotek spredaj 1530 mm - zadaj 1530 mm - najmanjša razdalja od tal 195 mm - rajdni krog 11,0 m

**notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1620-1680 mm - širina (komolet) spredaj 1435 mm, zadaj 1435 mm - višina nad sedežem spredaj 950-980 mm, zadaj 980 mm - vzdolžnica prednji sedež 860-1070 mm, zadnja klop 900-670 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 450 mm, zadnja klop 450 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prtljažnik (normno) 350-1840 l - posoda za gorivo 60 l

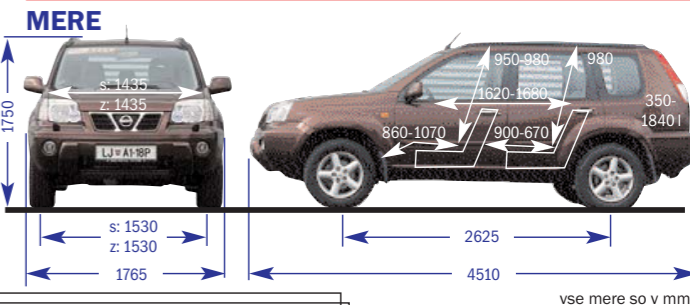
**Mase:** prazno vozilo 1415 kg - dovoljena skupna masa 2000 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1500 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 177 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,3 s - poraba goriva (ECE) 12,0/7,7/9,3 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

**Terenske zmogljivosti (tovarna):** premagovanje vzpona ni podatka - dovoljen bočni nagib ni podatka - vstopni kot 28 °, prehodni kot 21 °, izstopni kot 25 ° - dovoljena globina vode ni podatka

### Užitek v vožnji: 😊 😊 😊 😊 😊

Cestni terenci so resnično redki, ki vzbudijo željo po vožnji, in tudi X-Trail je eden takšnih. Vonj po usnju je sicer prijeten, toda neprožen motorček in visok položaj za volanom puščata željo po preganjanju po ovinkih še naprej odprto.



### HVALIMO IN GRAJAMO

- ➕ bogata opremljenost
- ➕ splošno udobje
- ➕ štirikolesni pogon
- ➕ garancija
- ➕ povsem ravno dno prtljažnika
- ➖ cena
- ➖ ergonomija
- ➖ prožnost motorja
- ➖ »strleč« izpušni lonec
- ➖ poraba goriva
- ➖ drseča plastika v prtljažniku

Zunanost (15)	11	Moderne kombijevske poteze cestnega terenca so dokaj všečne. Kakovost izdelave je nadpovprečna.
Notranost (140)	102	Šepajočo ergonomijo želi nadomestiti s prestižnim usnjem, vendar k počutju svoje prispeva tudi povprečen izbor materialov. Druga opremljenost je odlična.
Motor, menjalnik (40)	27	Eno slabših področij X-Traila. Motor ne prepiča in tudi menjalnik bi bil lahko nekoliko bolj na kratko preračunan ter s pritaknjeno varčevalno šesto prestavo, kot pri turbodizlu.
Vozne lastnosti (95)	66	Avtomobil se počuti odlično na avtocestah in nekoliko slabše na razdrapanih cestah, kot so stare »južno« magistralke. Pohvalo v tem razredu zasluži lega.
Zmogljivosti (35)	19	Povprečen dvolitrski štirivaljni se bojuje z zajetno maso X-Traila, kar se odraža tudi v zmogljivostih.
Varnost (45)	32	Zavorna pot je za ta razred sprejemljivo kratka in tudi na seznamu varnostne opreme pogrešimo le redek element.
Gospodarnost (50)	26	Premalo prožen motor, visoka karoserija in zajetna masa avtomobila povzročajo veliko porabo goriva. Garancijske obljube so zelo pohvalne.
Skupaj	283	Bogata opremljenost dobrega avtomobila še ne naredi odličnega. Za takšno oceno je potrebna tudi odlična uskladitev prav vseh podsuklopov avtomobila. In X-Trail se najbolj šepa pri pogonskem sklopu in ergonomiji. Ne glede na opremljenost »elegantnega« X-a je njegova cena previsoka. Če ga že resnično hočete, razmislite o turbodizelski različici.

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