

TEST - NISSAN NAVARA 2.5 TD INTERCOOLER 4X4

Dva svetova

Nebo in zemlja. Dan in noč. Svetlo in temno. Jin in jang, bi rekli na Daljnem vzhodu. Ko v neki stvari, pojmu ali dogodku najdeš tako nasprotujoča si dejstva. Tako sem videl tudi Nissan Navaro.



Navara je avtomobil, tipičen za ZDA ali za Avstralijo. Terenski pickup. Spredaj zaprt potniški del, zadaj odprt tovorni del. Spredaj razkošje in udobje, zadaj poltovornjaški videz. Spredaj aerodinamično izoblikovani detajli z obilico kroma na odbijaču, na maski hladilnika in na vzvratnih ogledalih, zadaj keson povsem brez obloge, dve črni mat cevi namesto odbijača in čvrsta, neposredno na šasijo pritrjena kljuka za vleko. To je Nissan Navara. Spredaj dan, zadaj noč.

Idej je cela vrsta. Te avta Navare je leta, da je po namembnosti usmerjena dokaj ozko.

Pa ni treba biti Američan ali Avstralec, da pogledujete za takšnim terencem. Terenski pickup ima svojevrsten imidž in je navsezadnje lahko nadvse uporaben. Kakor za koga. Družina bo šla težko na dopust; res je imela testna Navara dvojno kabino z dvema paroma vrat, ampak to je prostor za ljudi. Pa njihova prtljaga? Ups. Dobro, keson ima precej milimetrov v širino in v dolžino, pa tudi višina ni majhna. Marsikaj bi našlo prostor tam, od potovalk in kovčkov do manjših torb. Pa vendar: bi si upali ustaviti in zapustiti tako obložen avtomobil nekje ob cesti za kosilo?

Zgodba ima jasno tudi drugo plat. Keson že v osnovi ni namenjen ravno prtljagi, ampak bolj tovoru. Orodje? Da. Vrtni stroji? Lahko. Les? Če so drva, morda krajše deblo, brez težav. Jadralna deska? Na testni Navari je bil na zadnja koloteka pritrjen močan dvojni cevni okvir, odličan za pritržitev daljših reči. Vodni skuter ali snežne sanke? Z malo spretnosti gre. In še marsikaj drugega, le srce se ne sme trgati za lepim kovinskim lakom na tovrni površini, pa bo.

Idej je cela vrsta. Težava Na-



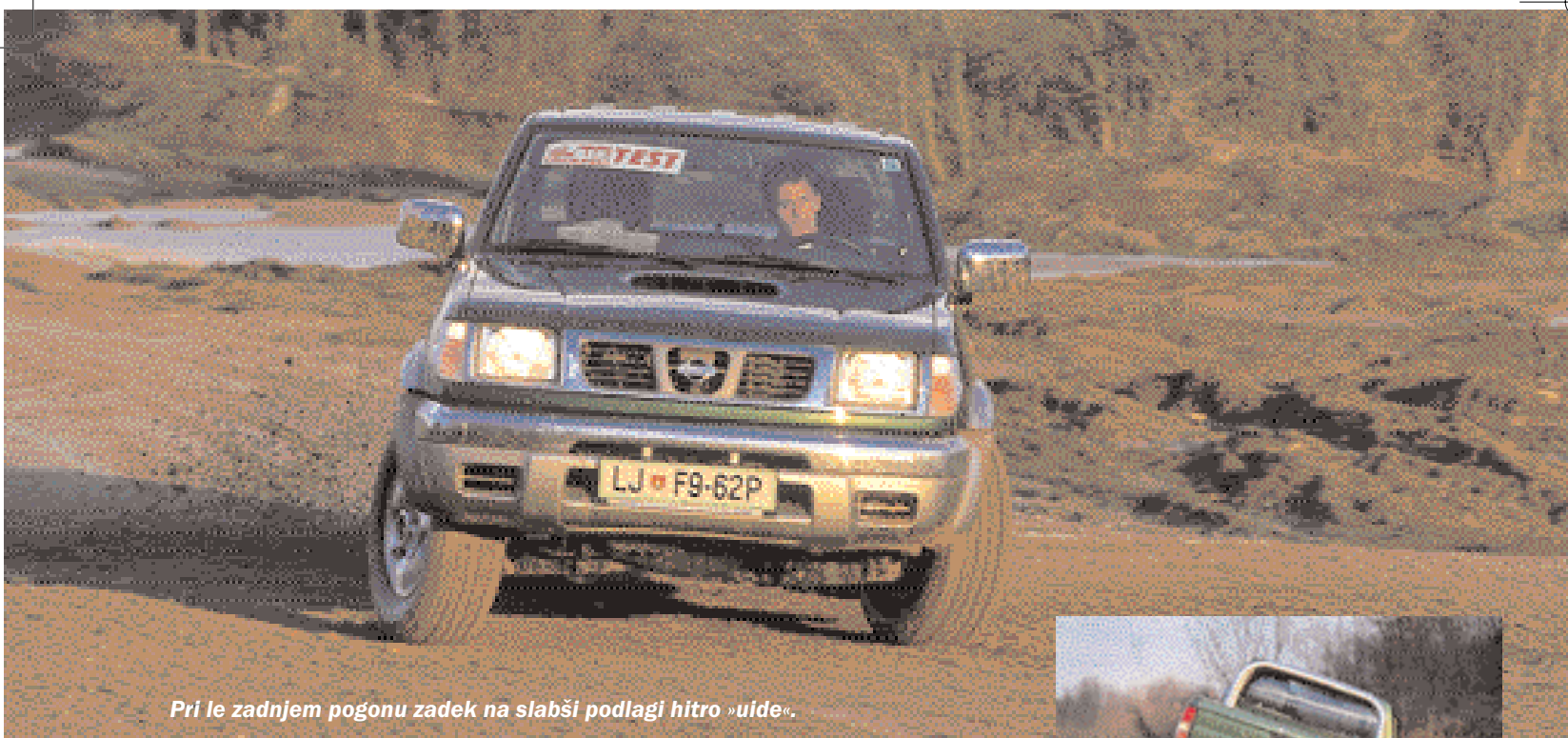
Obilica kroma: maska motorja, del odbijača, ogledala



Merilniki: preprosto, dobro berljivo, dovolj informacij



Armaturna plošča: plastika, sivina in nekaj črnine



Pri le zadnjem pogonu zadek na slabši podlagi hitro »ulde«.

vare je le ta, da je po namembnosti usmerjena dokaj ozko.

Sicer pa je Navara po zasnovi klasičen terenec in zanj Nissanu ni bilo treba daleč. Imajo Terrano, Terrano II, Patrol GR, imajo izkušnje, imajo platforme. Treba je bilo le vzeti, kar že imajo, in spremeniti nadgradnjo.

To je pri takšnih terenecih povsem preprosto. Nosilni del je čvrsta šasija, na katero lahko obesite, kar želite, če to znate izdelati. In pickup pri obstoječem znanju ne sme biti prevelika težava. Prednji del Navare je zato zelo patrolovski, zadnji čisto pickupovski, nekje v sredini pa so zadnja bočna vrata. Bodite malce pozornejši; so povsem pravokotnega izreza, približno takšna kot doma v stanovanju. Kaj več idej je pri takšni kombinaciji težko imeti, pa tudi moti prav nič.

Ker je Navara spredaj skoraj Patrol, je takšna tudi na prednjih sedežih. Pedal sklopke je v prvih metrih nenavadno visok, volanski servo je zelo močan (se pravi, da je sukanje volanskega obroča lahkotno opravilo), pa tudi vožnja je v celem mehka in lahkotna. Notranjost je po materialih in po opremi sicer nekoliko špartanska; res ima samodejno klimatsko napravo (čisto za ameriške standarde), nima pa niti enega ogledalca v senčnikih. V splošnem pa daje dober vtis; sivino in plastičnost vzamete v zakup za lažje čiščenje, je pa v

Navari dober radijski sprejemnik, vse bočne šipe se pomikajo električno, v merilnikih sta dva dnevna števca prevoženih kilometrov in sedeža sta kljub le osnovni nastavitvi dovolj velika, udobna in prijetno trda. Ob vsem tem sem pravzaprav pogrešal le podatek o zunanji temperaturi in osvetlitve več kot le enega gumba na voznikovih vratih. To, da sta brisalnika v mrazu bolj neučinkovita, kot bi smela biti, pa se dogaja tudi razkošnejšim osebnim avtomobilom.

Terenski pickup ima svojevrsten imid in je navsezadnje lahko nadvse uporaben.

Malce manj prostorskega vesolja je na zadnji klopi, ki je omejena z ravno zadnjo steno kabine, ampak živeti se tudi na



Motor: razočara le na daljših voznjah, sicer je zelo dober.

Nissanovi terenci in zato tudi Navara na terenu praviloma dajejo odlične vtis.

večjih razdaljah da brez občutka trpljenja. Je pa res, da je s stališča povprečnega uporabnika avtomobilov (ali pa le terencev, če hočete) takšna Navara skrajna možnost, ko govorimo o uporabnosti potniškega dela. Krajša kabina bi le stežka prišla v poštev.

Pod motornim pokrovom brni dizel klasične zasnove, a s turbinskim polnilnikom in s hladilnikom polnilnega zraka. Stroja ne razganja od moči in ne bo najprijetnejši partner na avtomobilski cesti, pri manjših, bolj mestnih (ali pa terenskih) hitrostih pa daje občutek, da navara nikoli ne zmanjka. Glede na karakteristike motorja je menjalnik, oziroma prestavna razmerja v njem, izračunan dokaj na kratko, kar še dodatno vzbuja vtis suverenosti v nižjih vrtljajih vse

do pete prestave.

Prehitevati je z Navaro pri hitrostih nad 90 kilometrov precej težko, je pa toliko prijetnejša v mestu, na prazni ali zaviti cesti in še bolj na terenu. Tam se, če sta gnani le zadnji kolesi, ti zaradi lahкости zadka hitro zavrtita v prazno, toda potem je možnosti še nekaj.

Najprej vklop štirikolesnega pogona, ki takoj prikliče še prednost zapore v zadnjem diferencialu. Če strmina ni velika, ste že le z vklopom pogona 4x4 naredili pretežno vse; Navaro smo gnali v globoko živo blato, pa niti za trenutek ni kazalo, da bo treba po pomoč. Reduktor zadevo le še poenostavi in prinese velik delež pri premagovanju večjih strmin. Ob tem so se izkazale tudi terenske gume, ki vse, kar zmore tehnika, prenašajo na podlago, in to ves čas dovolj uspešno, da so naredile dober vtis.

Ne jemljite torej prisprode dneva in noči kot za dobro in slabo; razumite to izključno kot opis izrazitih nasprotij. O uporabnosti Navare je težko dvomiti, saj ponuja veliko, res pa je, da vas zadovolji le, če ste tipičen uporabnik s tipičnimi zahtevami. Dva svetova lahko ob tem

NISSAN NAVARA 2.5 TD 4X4 76 kW (104 KM) • 18,1 s • 146 km/h • 15,1 l/100km • 5.562,366 SIT

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0 - 60 km/h:	6,7
0 - 80 km/h:	11,4
0 - 100 km/h:	18,1
0 - 120 km/h:	28,5
1000 m z mesta:	38,9
	(128 km/h)

Prožnost

1000 m od 40 km/h (IV.):	36,8
	(135 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):	41,1
	(128 km/h)

Največja hitrost

146 km/h
(V. prestava)

Poraba goriva

l/100km	
najmanjše povprečje	14,6
največje povprečje	16,3
skupno testno povprečje	15,1

Trušč v notranjosti

dB	
Prestava III. IV. V.	
50 km/h	62 60 60
100 km/h	70 69
150 km/h	74
Prosti tek	44

Natančnost merilnika hitrosti

kazalec na	resnično km/h
60	57,4
80	77,0
100	96,7
120	115,4
140	129,6

Zavorna pot

od 100 km/h: 53,2 m

Okoliščine meritev

T = 4 °C
p = 1041 mbar
rel. vl. = 66 %

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija:

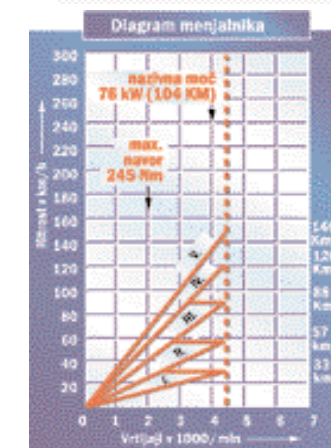
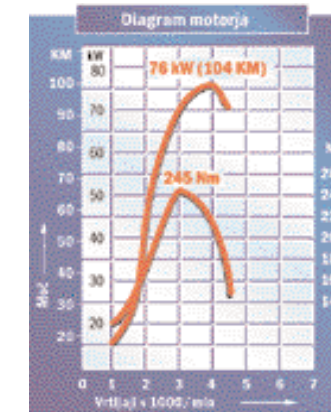
3 leta ali 100.000 kilometrov splošne garancije

Obvezno zavarovanje:

52.000 SIT

Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost):

146.000 SIT



TEHNIČNI PODATKI

Motor:

4-valjni - 4-taktni - vrstni, turbo dizel, nameščen spredaj vzdolžno - vrtina in gib 92,9 x 92,0 mm - gibna prostornina 2494 ccm - kompresija 22,3:1 - največja moč 76 kW (104 KM) pri 4000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 12,3 m/s - specifična moč 30,5 kW/l (41,7 KM/l) - največji navor 245 Nm pri 2000/min - ročni gred v 5 ležajih - 1 stranska odmična gred (veriga) - po 2 ventila na valj - posreden vbrizg goriva, elektronsko vodena črpalka, turbinski polnilnik na izpušne pline, hladilnik polnilnega zraka - tekočinsko hlajenje 9,0 l - motorno olje 5,0 l - akumulator 12V, 64 Ah - alternator 60 A - oksidacijski katalizator

Prenos moči:

priključljivi štirikolesni pogon - enokolutna suha sklopka - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I .3,580; II .2,077; III .1,360; IV .1; V .0,811; vzvratna 3,636 - reduktor, prestavi 1,000 in 2,020 - prestava v diferencialu 4,875 - platišča 7 J x 15 - gume 235/75 R 15 T (Michelin 4x4 XPC M+S), kotalni obseg 2,21 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 33,6 km/h

Voz in obese:

terenec/pickup - 4 vrata, 5 sedežev - karoserija na šasiji - spredaj posamične obese, trikotna prečna vodila, torzijske vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator, zadaj toga prema, listnate vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj bobnaste, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnja kolesa (ročica med sedežema) - volan s kroglicami, servo, 4,1 zasuka med skrajnima točkama

Mere:

zunanje: dolžina 5040 mm - širina 1820 mm - višina 1720 mm - medosna razdalja 2950 mm - kolotek spredaj 1525 mm - zadaj 1505 mm - najmanjša razdalja od tal 215 mm - rajdni krog 12,0 m

notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1600 mm - širina (komojci) spredaj 1400 mm, zadaj 1400 mm - višina nad sedežem spredaj 950 mm, zadaj 900 mm - vzdolžnica prednji sedež 870-1090 mm, zadnja klop 830-590 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, zadnja klop 440 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prtlačnik (normno) 1,94m2 (DxŠxV 1420x1060x430) - posoda za gorivo 60 l

Mase:

prazno vozilo 1800 kg - dovoljena skupna masa 2680 kg - dovoljena masa prikoliče z zavoro 2300 kg, brez zavore 500 kg - dovoljena obremenitev strehe 50 kg

Zmogljivosti (tovarna):

največja hitrost 145 km/h - pospešek 0-100 km/h 17,4 s - poraba goriva (ECE) 13,1 / 9,4 / 10,7 l/100 km (plinsko olje)

Terenske zmogljivosti (tovarna):

premagovanje vzpona 38 ° - dovoljen bočni nagib 26 ° - vstopni kot 32 °, prehodni kot 26 °, izstopni kot 26 ° - dovoljena globina vode 450 mm

CENE

Testirani model

SIT

5.562.366
(Nissan Adria)

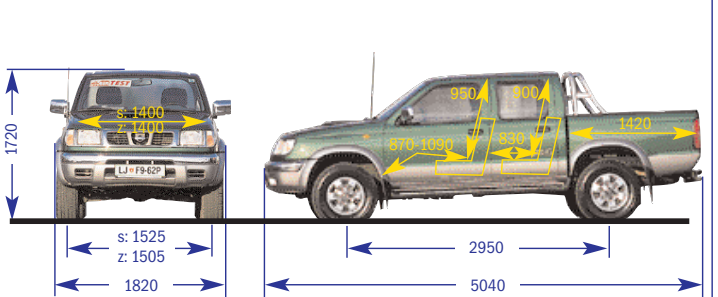
Cene dodatne opreme

Cena osnovnega modela	5.477.400
Ogrevanje prednjih sedežev	85.041
Kovinska barva	84.966
Radijski sprejemnik	68.097
Klimatska naprava	621.816
Lahka platišča	51.380

Cene nekaterih nadomestnih delov

Prednji žaromet	65.656
Prednji odbijač	42.846
Prednja maska	58.773
Prednja šipa	44.597
Znak	8.124
Prednji blatnik	57.552
Zadnji odbijač	67.413
Zunanje ogledalo	40.531

MERE



vse mere so v mm

KONČNA OCENA

Nissan Navara ne prinaša revolucije pri snovanju tovrstnih izdelkov, je pa zaradi svoje tehnične osnove odlična na terenu. Za povprečnega voznika osebnega avtomobila je tudi udobje v takšni Navari povsem sprejemljivo, zatakne se le pri prehitevanjih pri večjih hitrostih ter pri prtlačju; te Navara ne zmore varno požreti. Je pa zato toliko bolj uporabna, ko je v igri tovor.

- | | |
|--|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> svojevrsten imidž | <input checked="" type="checkbox"/> neučinkoviti brisalniki |
| <input checked="" type="checkbox"/> terenske zmogljivosti | <input checked="" type="checkbox"/> zavorna pot na suhem |
| <input checked="" type="checkbox"/> terenska mehanika | <input checked="" type="checkbox"/> poraba goriva |
| <input checked="" type="checkbox"/> natančni gibi prestavne ročice | <input checked="" type="checkbox"/> nezanesljiva avtomatika |
| <input checked="" type="checkbox"/> oddaljenost od tal | <input checked="" type="checkbox"/> klimatske naprave |
| <input checked="" type="checkbox"/> čvrsta zasnova | <input checked="" type="checkbox"/> pomanjkanje motornih |
| <input checked="" type="checkbox"/> sprejemljivo udobje | <input checked="" type="checkbox"/> zmogljivosti pri večjih hitrostih |
| <input checked="" type="checkbox"/> navor v nizkih vrtljajih | <input checked="" type="checkbox"/> ni ogledalc v senčnikih |