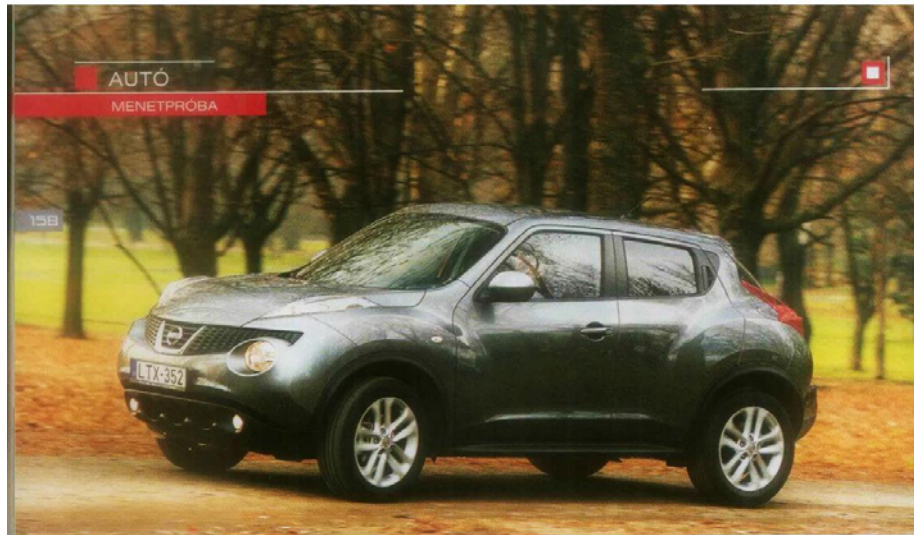




Heti hírek a Nissan-ról

2010.09.12-09.16

Juke teszt



DUPLÁN KITŰNŐ

NISSAN JUKE 1,6

Kitűnő ötlettel állt elő a Nissan, amikor útjára bocsátotta a Juke-ot, hiszen a városi mini-szabadidőautó koncepciójával és formájával is kitűnik az egyenautók közül.

SZÖVEG, KÉP: ÖSZ LÁSZLÓ, TDK

Sokan egy gölyömlákra állított békához hasonlítják, de ez inkább hasonlatos pozitív és negatív jelzőként is lehet értelmezni. Mi az első csoportba soroljuk magunkat, mert szerintünk a kis hulló aranyos, és mert az autópárhuzam nagyon jól tesznek a mérész ötletek, a teljesen új formák. Mások olyan ritmák látják a kicsinyke SUV-ot, amehyet még egy királykisasszony csókja sem tudna fess királyfiá változtatni, de szerencsére ők vannak kevesebben, és az eladási adatokból úgy tűnik, hogy a Nissan jól döntött, amikor felvállalta a Juke-ot.

Az autó belső kialakítása abszolút sugározza a futáságot, és a tervezők itt sem hagyták ki

a formabontó megoldásokat. A teljesen egyedi középkonzol pirosra fújva, egy új, a megszokottól eltérő képpel fogadja a „betérőket”. A mi véleményünk szerint azonban mindez csak egy vörös színű autónál néz ki jól, más árnyalatoknál érdekes, és talán már a giccses kategóriába sorolható... A belső kezelőszervek elrendezése az olcsó hatású műanyagok között kifejezetten átgondolt hatást kelt, a váltó például a kormányhoz ideális közelségbe került. A fej és lábtér is elegendő, akár az utas, akár vezető ülésében utazunk, de vigyázat, hátra csak gyerekek merészkedjenek. A csomagteret sem a nagycsaládok igényeire alakították, ugyanakkor még-

is több hely van benne, mint amit első ránézésre gondol a bímészkező.

Az 1,6-os szívó dinamikus mozgatója a nem túl nehéz (1172 kg-os) autót, amely így könnyedén gyorsul (11 másodperc alatt van száz), de akinek ez nem elég, a 117 lóerős erőforrás helyett kérhet egy 190-es turbót is, vagy pörgetheti az alaplomotort. Ha maradunk a tesztelt modellnél, 6,5-7,5 literes fogyasztásra számítsunk. No meg a városi desingelre méretezett jó fordulási képességekre, illetve fronthajtásra, plusz a rövid tengelytáv miatt egy kis izgalmasságra.

Érdekes megoldás, hogy normál, sport és eco üzemmódban is használhatjuk az autót, pontosabban, hogy ezekhez a beállításokhoz saját visszajelző tartozik. Itt normál módban leolvashatjuk az akkumulátor töltöttségét és a nyomaték felhasználását, sportban a ránk ható G-erőket, ecóban pedig egy görbén és egy grafikonon követhetjük nyomon, mennyire spórolósan vezetünk.

Persze ez a feltűnő külső mellett csak hab a tortán. A Juke van olyan különleges, mint mondjuk a maga idejében a Mini és Fiat 500, ráadásul nem is drága mulatság beszerezni, az alap alig kóstol többet 4 milliónál.



370Z teszt

Sport Autó | 15.09.2011 | str. 52 | szendi-LR-FL



Teszt

NISSAN 370Z ROADSTER

Bár a fejlesztés a kupétól nem együtt, hanem párhuzamosan folyt, a formai motívumok természetesen azonosak, például a lámpatestek formái

Nyitva? Zárva?



Kupéból roadster? Jól néz ki? Stabil? Tud annyit, mint a kupé? Hogy néz ki jobban: nyitva vagy zárva? Mindenre igyekezzünk válaszolni, holott a kérdések sokkal árnyaltabbak!

A szökecsőkhöz képest máshogy kezdem. Igen, jól megy, mert a 3,7 literes felfűrt V8-on nagyon jól teszi a dolgát. Kíváncsi vagyok, tud-e a 4500-as fordulatszámon felelő mélyen döngő hang is társul az élményvesztéshez. Persze ez nem túl takarékos megoldás, hiszen nincs az a megszólított (a 370Z esetében érsd, hogy mindenki, aki legalább 5 méter magyalt vele), akinek ne lenne érzékelhető minden induláskor rugós 5000 körzetbe lépéskor a motort a csendes hangulatú kedvenc.

A stabilitás, pontosabban a merevség kérdését együtt tárgyalhatjuk a „jól néz ki”-vel, mert erre egy a válasz: a Nissan ugyanis úgy döntött, hogy a kabrió párhuzamosan tervezzi a kupét, tehát majd-

hogyan új karosszériát kapott a nyitott változat. És az, hogy nem a kupé tetőtől megszabadított és itt-ott megteremtett változata cuppin, az harmonikus, egységes formavilágot és merev, tehát biztonságos karosszériát eredményezett.



A töt 20 másodperc alatt tűnik el a csomag-tartóban. Ugyanennyi idő alatt kerül vissza a fejünk fölé, tehát ha egy nem öngyújtó monozon „láma” dök, nincs okunk aggodni. Ha fent van a puhatető, akkor rohad-terhez mérten használható csomagtartó-mo-



Sport Autó | 15.09.2011 | str. 52 | szendi-LR-FL



Az ESP kikapcsolásával könnyedén elindítható az autó fara, aminek a gumik nem feltétlenül örülnek... csak a gumisok

retet kapunk, egy nagyobb bőrdő és néhány apróság könnyedén elfér a fedél alatt. Ha pedig lent a tető, akkor meg kit érdekel. Ez utóbbi esetben – főleg nagy teljesítményű kabriók esetén – mindig felfelé a kérdés, hogy a szél nem csap-e be az utastérbe. Itt azért nem (nagyon), mert az ülések mögé szerelt üveglap megakadályozza a légáramlás kialakulását. És ha nem fűtől a szél, jobban hallhatjuk, élvezhetjük a motor duruzsolását.

A motort gombbal keltjük életre, ami rögtön durran egy finomat, tudatva a sofőrrel és a környezettel: itt valami készül! Aztán eltelik pár perc, és – legyünk bárhól – máris készítették, hogy kanyargós útra kerüljünk vele. Ha ez nem sikerül, városban is figyeljük az ideális ívet... rá lehet kattanni. Mivel a kupéhoz hasonlóan a rövidbe tengelytáv és a szélesebb nyomtáv receptjét alkalmazták, ráadásul ehhez mely üléspozíció társul, nem kell versenyzőnek lenni, hogy rögtön láhd meghosszabbításuk érezhesd az autót.

Rendkívül pontos irányíthatóságot eredményez a kiváló, de persze igen keményre hangolt futómű. „Kiváló” útjainkon sem panaszodhatunk azonban kellemetlen rázásra, elpattogásra, de mindig két kézzel kell a kormányt fogni.

A manuális váltó járhatna egy kicsit rövidebb úton, de határozott kapcsolhatósága és pontosága majdnem feledheti a hiányosságát. Sportmódban kapcsolva – ahogy a kupénál is – visszakapcsoláskor automatikus gázfűccsel segít, hogy ne blokkolhasson a hajtott háló kerék, plusz jobban „vesz” a fokozatokat is.

Az ESP simán, egy hangyá kézműdolatalat kiiktatható. Nincsenek fokozatok, mint

Kemény a futóműve, de mégis jól tűri az utak egyenetlenségét



4500-as fordulattal felett olyan lesz a hangja, hogy felül az ember szíre: erőteljes döngő hang kíséri utunkat



mondjuk a BMW-ben: ESP on vagy off. Ekkor aztán a technika és körüljevebb elektronika áll, mert szerintünk azért valami biztosan marad, ami figyelt, hogy ne küldjék a 16 milliót vasat. A fara az ózáró diffivel jól kontrollálhatóan táncolható. Konkrétan: határozott gázadásra azonnal elindul keresztbe.

Nyitva vagy zárva? Ha csak arra gondolunk, hogy melyik állapotban szebb az autó, akkor a „nyitva” a jó válasz, de megelégedés mutatók, amikor a puhatető fent van. (Ez is a párhuzamos tervezésnek köszönhető.) Ha úgy hangzik a kérdés, hogy kupé vagy roadster, akkor mindegy: döntson a szubjektív megítélés, hogy melyik tetszik jobban, meg a pénzárca, hiszen a roadster kicsivel több mint 1 millió forinttal drágább a zárt testvérénél. Mert meneteljesítményben, sportosságban, stabilitásban nincs különbség, ami azt is jelenti, hogy tökéletes munkát végeztek a kabrió változat mérnökei (is).

Végül: ha minket kérdeznék, inkább roadster-t vennénk, mert ott – az azonos érték mellett – mindig van még egy plusz élvezeti tényező: kettőhátsó a tető! szendi-LR-FL

Összegzés

Igen élvezetes, a kupéhoz hasonlóan valódi sportautó a roadster is. Nem kell megalkudnunk sem a formát, sem a tudását illetően!

Műszaki adatok	Nissan 370Z Roadster
Motor	V8 benzines
Hengerelrendezés	V8 benzines
Hengerelrendezés	3600 cm³
Max. teljesítmény (kW/perc)	128 (174)/5800
Max. forgatónyomaték (Nm/perc)	363/5000
Erőátvitel/hatalm	
Váltó	6 fokozatú manuális
Magfajta	hátsókerék-hajtás
Kerékátmérő elöl	225/50 R 18
Kerékátmérő hátul	245/45 R 18
Minimális tömeg	
Hossz/szélesség/magasság	4250/1845/1205 mm
Saját tömeg	1574 kg
Telíthelettség	361 kg
Üzemanyagfogyasztás	12 liter
Figyelem	
Átlaggyorsulás	11,2 liter
Maximális sebesség	
Gyorsulás 0-100 km/h-s	5,5 s
Végsebesség	250 km/h
Ár	18 820 000 Ft

Tiszta Qashqai

Autó Modell Sport | 15.09

Tisztán Nissan

A Renault már bemutatta és nem kellett sokat várni, hogy szövetséges partnerüké, a Nissanál is megjelenjen az új „csoda-dízel”. A kétliteres dCi-i váltó, 1,6 literes dízel, miközben ugyanazt a nyomatékot és teljesítményt adja le, mint nagyobb rokona, emisszió- és üzemanyag-fogyasztási értékekben is példás. A Nissannál, Pure Drive (Tiszta Meghajtás) emblémát kaphatnak azok a termékek, amelyek CO₂-kibocsátása legfeljebb 110 g/km. A minősítési rendszer bevezetésékor még 140 g/km volt ez a küszöbérték, de a Nissan Zöld Program részeként egyre szigorúbbá vált ennek a „klubtaglagnak” a feltétele. Nos, elsőként a Qashqai család lép az 1,6 literes dCi-vel a Pure Drive emblémások új körébe, meghozza 127 g/km CO₂-kibocsátással és 4,9 l/100 kilométeres átlagfogyasztással.



Navara kempingezőknek

Kempingezőknek: NISSAN NAVARA PICKUP KING CAB (beleértve az Artica 210 lakókabint)

Meghajtás: 2,5 literes négyhengeres turbódízel

Teljesítmény: 190 LE

Végsebesség: 180 km/h

Fogyasztás: 8,5 l/100 km

Hossz: 5,30 m

Terhelhetőség: 1140 kilogramm

Ár: 7 950 000 Ft-tól

Hobbifaktor: A pickup lakókabin tartalmaz egy alköv ágycsövet, 60 literes hűtőt, főző-mosogató kombinációt és számos tárolót. Az összkerék meghajtású modellel bármilyen terepen könnyen elboldogulhat.

Vidámságfaktor: Sötétben a megvilágított küszöbcsövek (felárért) könnyítik a tájékozódást. A téli használathoz ajánlott a távvezérelhető előfűtés, amit a Webasto speciálisan ehhez a modellhez kínál.

Extrák: Például parkolást segítő rendszer, hatlemezes CD-tár, három négyzetméteres rakodófelület – ha éppen nincs hátul a lakókabin.



Linkek további online hírekről

- <http://www.bulvaros.hu/cikk/wbeeeb/>
- [http://www.igyvezetunk.hu/hirek/2011-09-14/A Nissan GT-R mindenkit maga moge utasitott/](http://www.igyvezetunk.hu/hirek/2011-09-14/A_Nissan_GT-R_mindenkit_maga_moge_utasitott/)
- <http://www.autopro.hu/fejlesztes/A-Nissan-GT-R-gyozott-a-Motor-Trend-gyorsulasi-versenyen/2581/>