

## Testujemy nowego Nissana X-Trail 2.0 DCI 177 KM 4WD Tekna

data aktualizacji: 2018.10.30



**To już trzecia generacja nadwoziowa tego modelu. To też, według firmy Jato Dynamics, jeden z najlepiej sprzedających się SUV-ów na świecie w swojej klasie. Model przeszedł niedawno lifting i właśnie takim modelem mieliśmy przyjemność jeździć. Sprawdziliśmy też, co przyczyniło się do ogromnego sukcesu rynkowego tego modelu.**

Pamiętacie X-Traila pierwszej generacji (2001-2007)? Był kanciasty, jak klasyczna terenówka. Jak na SUV-a dawał sobie radę w terenie, miał trochę plastikowe wnętrze, a cechą charakterystyczną były modne w tamtym okresie zegary umieszczone na środku. Najnowszy Nissan X-Trail to samochód zupełnie innej generacji. To globalny model sprzedawany w wielu krajach na całym świecie, również na rynku północno-amerykańskim, gdzie występuje pod nazwą Rogue. Jest doskonałym przykładem postępu i rozwoju konstrukcji, jaki dokonał się w klasie samochodów SUV na przełomie ostatnich 20 lat. X-Trail występuje na Polskim rynku w wersji 5- lub 7-osobowej, a swoją obecną, trzecią generacją zastąpił także Qashqai +2.

Do testu otrzymaliśmy bogato wyposażoną wersję Tekna, w pięknym, rudym, metalicznym kolorze, w wersji 5-osobowej. Samochód napędzał 2-litowy silnik Diesla połączony z manualną 6-biegową skrzynią, przekazującą napęd na 4 koła. To nowy silnik koncernu Renault-Nissan, spełniający normę

Euro 6. Jednostka generuje 177 KM oraz 380 Nm przy 2000 obr./min i bardzo sprawnie napędza tego dużego SUV-a. X-Trail rozpędzą się do 100 km/h w 9,4 s, co czyni go bardzo dynamicznym samochodem, jak na tę klasę aut. Układ kierowniczy, w którym zastosowano elektryczny system wspomagania, pozwala wyczuć, co dzieje się z przednimi kołami. Samochód skręca precyzyjnie – dokładnie tam, gdzie chce jego kierowca. Nie mieliśmy także zastrzeżeń do układu hamulcowego, działał bardzo skutecznie i był dostosowany do tej masy i osiągów X-Traila.

Układ napędowy na wszystkie koła realizowany jest z wykorzystaniem sprzęgła wielopłytkowego zintegrowanego z obudową tylnego dyferencjału. Napęd może działać w trzech trybach: 2WD, Auto i 4WD Lock, spinając elektronicznie przedni i tylny napęd, imitując mechaniczną blokadę centralnego dyferencjału. Manualna skrzynia biegów, poprzez którą realizowany jest napęd, działa bardzo poprawnie. Poszczególne biegi są dobrze zestopniowane i wchodzą precyzyjnie jak w sportowym samochodzie. Osobiście zastanawiałem się nas sensem manualnej skrzyni w takim SUV-ie. Są oczywiście zagorzali zwolennicy ręcznej zmiany biegów, ale świat idzie do przodu, a maszyna, czyli automatyczna skrzynia (dopłata 8000 zł), jest teraz w stanie zmieniać przełożenia szybciej i sprawniej niż człowiek. Miałem wrażenie, że „manual” po prostu nie pasuje do tak dobrze wykonanego i bogato wyposażonego wnętrza.

Samo wnętrze jest ogromne, takiej przestronności dla pasażerów nie jest w stanie zaoferować żadne terenowe kombi. Deska rozdzielcza wygląda prawie tak samo, jak w Qashqai (podstawowy element konstrukcyjny jest identyczny dla obu modeli). Wykona jest z materiałów bardzo dobrej jakości, a panel przed pasażerem wykończono skórą, podobnie jak „sportową”, wielofunkcyjną kierownicę. Panel centralny, w którym zainstalowano duży dotykowy ekran systemu multimedialnego, wykończono lakierem fortepianowym. Wiele elementów wnętrza, takich jak klamki, pokrętła automatycznej klimatyzacji, uchwyty nawiewów, tuby zegarów i detale dźwigni skrzyni biegów wykończono chromem. Całość wygląda bardzo elegancko i wręcz ekskluzywnie. Nissan swoimi SUV-ami coraz częściej podbiera klientów, którzy dotychczas jeździli samochodami klasy premium. Na konsoli centralnej pomiędzy włącznikami podgrzewania przednich foteli i tylnej kanapy, umiejscowiono pokrętło sterujące napędem All Mode 4x4-i. Wygodne przednie fotele, regulowane elektrycznie wykończono skórzaną tapicerką w rudym kolorze korespondującym z lakierem nadwozia. Przednie i tylne siedziska przeszycie w atrakcyjny sposób, tworząc na fotelach atrakcyjny wzór. Miejsca na tylnej kanapie jest bardzo dużo. Nawet wysocy pasażerowie usiądą tam wygodnie, a o miejsce na kolana czy głowę nie muszą się martwić. Sama kanapa jest dzielona w systemie 1/3-2/3, a każda część przesuwana niezależnie przód-tył. Oparcie kanapy składa się i prawie tworzy z podłogą bagażnika równą płaszczyznę. Sam bagażnik jest ogromny, a zastosowane w nim rozwiązania bardzo przemyślane. Podłoga bagażnika składa się z oddzielnych elementów i można ustawić ją w dwóch poziomach. Panel tylny można ustawić pionowo, tworzy on kieszeń z przegrodą idealną na większe zakupy. W wielu samochodach po złożeniu tylnej kanapy nie ma co zrobić z roletą bagażnika. Ta w Nissanie jest łatwo demontowana i można ją schować w specjalne miejsce, które tworzy się w przypadku, gdy podłoga ułożona jest w górnej pozycji. Przestrzeń, która powstaje po złożeniu kanapy, ma długość 180 cm – to naprawdę rewelacyjny wynik. Aranżując łóżko, w X-Trailu prześpią się wygodnie dwie osoby. Nissan był wyposażony w klasyczny reling dachowy, który umożliwia bezproblemowy montaż bagażnika dachowego, a nawet namiotu dachowego. Przy okazji ostatniego liftingu oprócz LED-owych lamp tylnych X-Trail zyskał całą listę dodatkowego wyposażenia, mającego wpływ na bezpieczeństwo podróżujących.

Podsumowując, Nissan X-Trail to bardzo udana konstrukcja. Lubię SUV-y tej wielkości, oferują dużo przestrzeni dla rodziny i jej liczny, wakacyjny bagaż. Bezstresowo można nim zjechać na szutrowe drogi, a przy założeniu bardziej agresywnych opon nie bałbym się nim przejechać przez większe błotko czy głęboki śnieg. Napęd 4x4 działa sprawnie, tylna oś dołącza się błyskawicznie, a holując przyczepę, nie zaskoczy nas śliski podjazd. Samochód jest dynamiczny i daje dużo

przyjemności z jazdy. Nie mam wątpliwości, dlaczego tak dobrze się sprzedaje.

### **Dane techniczne**

- Długość: 4690 mm
- Szerokość: 1830 mm
- Wysokość: 1740 mm
- Pojemność bagażnika: w wersji siedmiomiejscowej 445 l (trzeci rząd rozłożony 135 l)
- Rozstaw osi: 2705 mm
- Silnik: 2.0 dCi, 177 KM
- Moment obrotowy: 380 Nm przy 2000 obr./min
- Skrzynia biegów: manualna, 6-biegowa
- Prędkość maksymalna: 204 km/h
- Pojemność zbiornika paliwa: 60 litrów
- Zawieszenie: przód MacPherson/tył wielowahaczowe
- Hamulce: przód tarczowe, wentylowane/tył tarcze pełne
- Masa własna: 1709 kg
- Dopuszczalna masa całkowita przyczepy z hamulcem: 2000 kg
- Średnie spalanie: około 8-9 litrów w cyklu mieszanym
- Cena: od 112 00 zł (wersja 1.6 dCi, 130 KM 2WD) do 150 950 zł (2.0 dCi 177 Xtronic, All Mode 4x4, Tekna)

Źródło: