



Primera



Fortbewegung auf ein neues Niveau gebracht.

Große Klasse in die Mittelklasse zu bringen – das war das Ziel der Nissan-Ingenieure. Ein Auto zu entwickeln und zu bauen, das nicht nur in einer Disziplin glänzt, sondern in allen.

Ein Auto, das den Passagieren soviel Platz und Komfort wie nur irgendwie möglich bietet, dabei aber möglichst wenig des immer knapper werdenden Verkehrsraums in Anspruch nimmt. Ein Auto, das ungetrübten Spaß am zügigen Vorwärtskommen vermittelt, das dabei aber die Belastung von Mensch und Umwelt reduziert. Ein Auto, das höchsten Ansprüchen an alle technischen Einrichtungen genügt, das dabei aber erschwinglich bleibt – all diese scheinbar widersprüchlichen Forderungen zu erfüllen hatte sich Nissan vorgenommen.

Wenn man sich mit dem Primera auseinandersetzt, wenn man seine innovative Technik kennengelernt hat, seine Triebwerks- und Fahrwerksqualitäten, seine aktive und passive Sicherheit, die hochwertige Qualität und Verarbeitung, und seine überlegte und umfassende Ausstattung, dann stellt man sehr schnell fest, daß der Primera von Nissan in der Tat große Klasse in die Mittelklasse bringt in einer Ausgewogenheit, die man hier selten findet.

Der neue Primera ist ein gutes Beispiel für die Unternehmens-Philosophie von Nissan. Hier wird nicht mit einem einzigen eindrucksvollen technischen Highlight gearbeitet, um zu beeindrucken. Beim Primera wurden vielmehr wie selbstverständlich viele der modernsten technischen Lösungen in idealer Weise zu einem automobilen Wertobjekt zusammengefügt.

Und das ist der andere Teil der Nissan-Philosophie: Fortschritt muß erschwinglich sein. Erleben und vergleichen Sie unter diesen Gesichtspunkten die einzelnen Technik- und Ausstattungs-Komponenten des neuen Primera von Nissan mit denen der Konkurrenz. Beim Blättern in diesem Prospekt. Und auf einer Probefahrt.



Goldenes Lenkrad 1990
Bild am Sonntag,
Bundesrepublik Deutschland

Auszeichnungen für den Nissan Primera:

- **The Car of the Year, 1990**
Dagbladet, Norwegen
- **Our Car of the Year, 1990**
Auto Express, England
- **The Choice of the Year 1990**
Tuulilasi, Finnland
- **Premio dell' Attualita 1991**
Motor, Italien
- **Popular Car of the Year 1991**
Radio Popular, Spanien

2,0 SLX
elektr. Glas-Hub-Schiebedach und
Mineraleneffekt-Lackierung gegen Aufpreis

- **Best New Car of the Year, 1991**
Motor/Norwegian Automotive Federation, Norwegen
- **1991 Car of the Year in Denmark**
Danish Guild of Motor Writers, Dänemark
- **Car of Europe 1991**
Italian Automobile Journalist Union, Italien
- **Crystal Steering Wheel Award, 1991**
Volante, Portugal
- **Umweltauto 1991**
(Bestes Importauto in der Klasse 25-50 TDM)
status, Bundesrepublik Deutschland



Spitzentechnik für Spitzennutzen.

Die Grundidee bei der Entwicklung des Primera war, eine moderne, zeitgemäße Familien- und Geschäftslimousine zu entwickeln, die vielseitig ist, eine sinnvoll abgestufte Motorenpalette bietet und dazu eine Fahrwerkskonstruktion, die in der Mittelklasse neue Maßstäbe setzt. Der Primera sollte ein kompaktes, trotzdem viel Innenraum bietendes Mittelklasse-Automobil werden, das erstklassige Qualität bietet.

Die Qualität eines modernen Automobils drückt sich in seinem Gebrauchsnutzen, seinem Angebot an Sicherheit und Fahrkomfort, aber auch an Fahrfreude aus. All das kann nur ein Ergebnis fortschrittlicher Konstruktions- und Fertigungsqualität sein.

Und die hohen Ansprüche von Fahrer, Umwelt und Gesellschaft können erst dann erfüllt werden, wenn dieses Automobil von einem Hersteller kommt, der aus seinem globalen Denken und Handeln heraus in der Lage ist, technischen Fortschritt nicht nur an Prototypen darzustellen (Bild NEO-X), sondern bereits heute aus den

Labors und Entwicklungsabteilungen auf die Straße zu bringen.

Als Automobilhersteller mit umfassenden Erfahrungen auf allen Technologiefeldern ist Nissan in der Lage, mit Hilfe modernster Superrechner ein Automobil so zu optimieren, daß es sich nicht nur durch eine marktgerechte, sondern auch durch eine zukunftsorientierte Qualität auszeichnet.

Für den Käufer bedeutet das mehr Gegenwert, weil ein Nissan auch noch Jahre nach dem

Kauf in Technik und Styling aktuell ist. Wie sicher sich Nissan im Hinblick auf die Qualität seiner Automobile ist, macht die in der Automobilbranche seltene 3-Jahre-Garantie deutlich.

Was umweltbewußte Autofahrer besonders interessieren wird: Wenn es darum geht, die Umwelt weniger zu belasten, beginnt Nissan bei sich selbst. Mit modernen Recycling-Verfahren zur Einsparung von Energie und wertvollen Rohstoffen, mit aufwendigen Filteranlagen, aber auch mit umweltschonenden Produktionsprozessen.





Abbildungen 2.0 SLX Benziner
elektr. Glas-Hub-Schiebedach und Mineraleffekt-
bzw. Metallic-Lackierung gegen Aufpreis

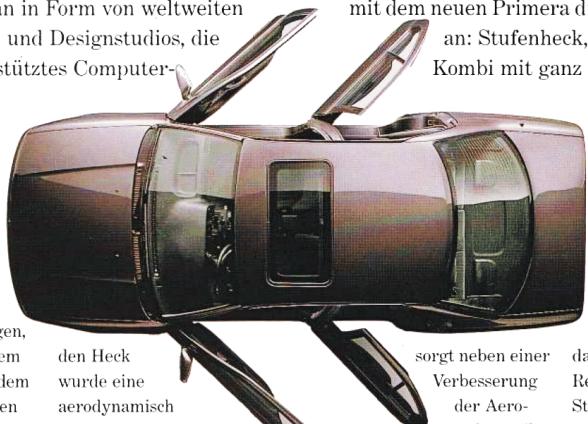
Weil vernünftige Formen praktisch hinreißend sind.

Der neue Primera von Nissan ist eigentlich ein europäisches Automobil. Von einem der führenden japanischen Automobilhersteller entwickelt. Mit allem japanischen Know-how – in Europa gefertigt (Limousinen). Speziell auf europäische Ansprüche ausgerichtet. Mit europäischem Styling, für europäischen Geschmack.

Nissan baut keine „Weltautos“, sondern jeweils auf die Ansprüche der einzelnen Märkte ausgerichtete Automobile. Es ist die globale Kompetenz von Nissan in Form von weltweiten Entwicklungszentren und Designstudios, die über ein satellitengestütztes Computer-

Die Limousinen besitzen nicht nur eine besonders dynamische Ausstrahlung, sie entsprechen auch den hohen Ansprüchen der Aerodynamiker.

Beim Primera ist es in optimaler Weise gelungen, eine Synthese zwischen dem technisch Möglichen und dem praktisch Erstrebenswerten zu finden. Mit dem ansteigen-



den Heck wurde eine aerodynamisch günstige Abrisskante für die Luftwirbel am Karosserieende geschaffen und damit ein Beitrag dazu geleistet, daß bei schneller Autobahnfahrt Benzin gespart und somit die Umwelt weniger belastet wird. Und gleichzeitig ein optimales Kofferraumvolumen von 480 Litern (nach VDA) geschaffen.

Die Stellung der Scheiben

die serienmäßig vorhandenen Spoiler werden bei schneller Fahrt die Auftriebswerte an Vorder- und Hinterachse minimiert.

Denn der Nissan Primera wurde für europäische Ansprüche, für das schnelle und komfortable Reisen auf europäischen Straßen und das sichere Fahren auf den Autobahnen unseres Kontinents gebaut.

Formal machen die Autos mit ihren fließenden Linien ... sowie den nahezu bündig mit der Außenhaut abschließenden Scheiben einen sehr guten Eindruck. Der Primera ist in Technik und Design eine überzeugende Synthese, der C-Wert ... spricht für Formgüte.
Süddeutsche Zeitung, 19. 09. 90



2,0 SLX Metallic-Lackierung gegen Aufpreis

Ergonomische Perfektion für mehr Fahr-Erlebnis.

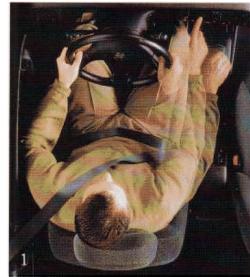
Intensive Forschungs- und Versuchsanstrengungen waren die Grundlage für die ergonomische Perfektion im Fahrgastraum des neuen Primera von Nissan – mit der Zielsetzung einer möglichst weitgehenden Anpassung an die variable Größe Mensch (2).

Denn wer optimal fahren will, muß optimal sehen und handeln können. Deshalb ist das Zusammenspiel von Sicht- und Sitzposition, von Pedalerie, Lenkrad und Bedienungselementen sorgfältig erforscht und entsprechend gestaltet worden (1).

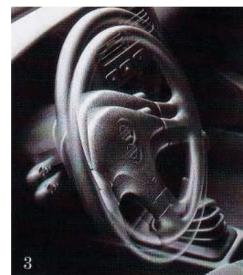
Der Nissan Primera hat eine Lenkrad-Höhenverstellung (3) und einen Fahrersitz mit zweidimensionaler, individueller Justierbarkeit: Die Sitzposition kann leichtgängig und bequem in Längsrichtung, Neigung und Höhe verändert werden und ermöglicht so eine ideale Anpassung an die individuelle Körpergröße (4).

Hierauf gründet sich auch die typische Bedienungsfreundlichkeit, die den Fahrer sein Automobil mühelos beherrschen und so seine ungeteilte Aufmerksamkeit auf das Verkehrsgeschehen richten läßt. Die Logik der Anordnung und Gestaltung von Anzeigegeräten und Bedienungselementen schließt Irrtümer und Fehlhandlungen soweit wie möglich aus.

Es sind nicht allein die absoluten Innenraummaße, die das Raumgefühl von Fahrer – oder Beifahrer – in einem Automobil bestimmen. Das Raumgefühl ist etwas Subjektives. Es wird auch von scheinbaren Kleinigkeiten bestimmt.



Und die Detailarbeit erstreckte sich nicht nur auf die richtige Anordnung eines Schalters, sondern z.B. auch auf die Verwendung von hautsympathischen Polsterstoffen, auf die Mittelarmlehne im Fond.



3



4



2.0 SLX Benziner
Radtastanlage
gegen Aufpreis



2,0 SLX Benziner
Radioanlage und ABS
gegen Aufpreis

So entspannt kann man Technik im Griff haben.

Im neuen Primera muß sich nicht der Mensch der Technik anpassen. Hier wurde die Verbindung zwischen Mensch und Technik so gestaltet, daß beim ersten Blick sogleich klar ist: Der Mensch ist für Nissan das Maß aller Dinge. Und die Technik ordnet sich seinen Ansprüchen unter.

So sind beim Primera alle Instrumente, Bedienelemente, Hebel und Schalter perfekt und übersichtlich aufeinander abgestimmt (Seite 17). Sie sind darüber hinaus auch klar und verwechslungssicher gekennzeichnet.

Die Innenausstattung des neuen Primera ist

Natürlich bietet der neue Primera serienmäßig auch eine drehzahlabhängige Servolenkung, eine Zentralverriegelung (9) und ab 2,0 l elektrische Fensterheber vorn und hinten (3/8; nicht 4-Türer Diesel). Die Ausstattungsunterschiede zum Traveller entnehmen Sie bitte den Seiten 24 bis 27 bzw. den technischen Daten.

Das Be- und Entlüftungssystem (mit Smogschaltung/7) sorgt für ein angenehmes Innenraumklima und damit auch dafür, daß bei längeren Fahrten so schnell keine Ermüdungserscheinungen auftreten. Weiterhin lassen serienmäßig getönte Scheiben in Verbindung mit der zugfrei einstellbaren Belüftung den Innenraum des Primera niemals zum „Treibhaus“ werden.

Ein elektrisch betätigtes Glas-Hub-Schiebedach ist als Sonderausstattung erhältlich (6/außer Traveller LX und Diesel). Die serienmäßigen Außenspiegel (5) lassen sich elektrisch verstauen und sind auch beheizbar (außer Traveller LX). Damit Sie als Nissan-Fahrer immer Rücksicht nehmen können – auch im Winter, wenn es draußen friert.

Bei einem Automobil wie dem Primera, das aufgrund seiner herausragenden Fahrwerkstechnik auch zu

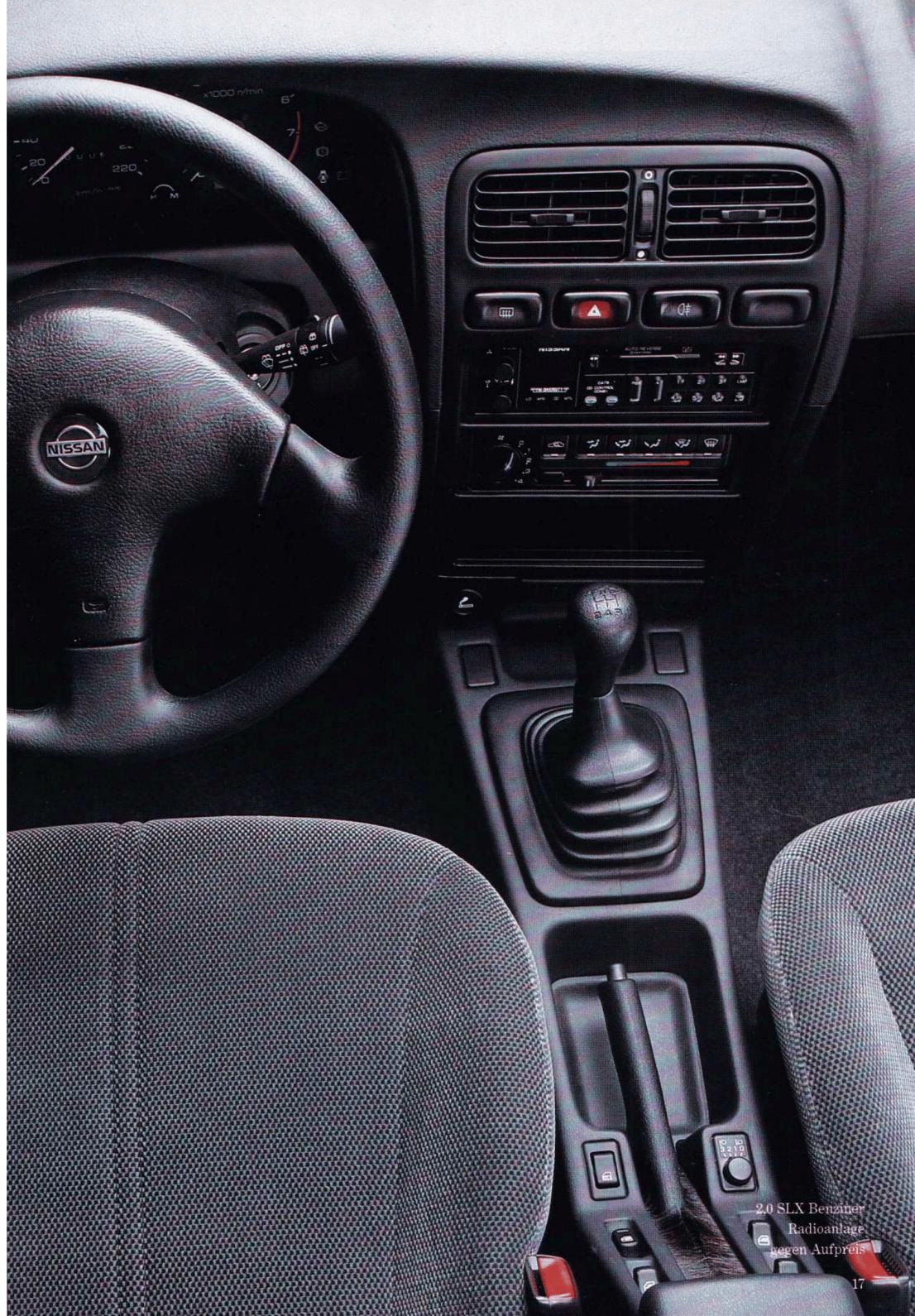
auch von der Material- und Farbzusammenstellung her europäisch geprägt. Besonders stolz sind die Nissan-Designer darauf, daß ihnen mit der Armaturenbrettgestaltung und -verkleidung eine Lösung gelungen ist, die mit ihren fließenden, weichen Konturen wie selbstverständlich wie „natürlich“ empfunden wird. Das mit weichem Kunststoff ausgekleidete Armaturenbrett ist auch ein Beitrag zur passiven Sicherheit. Genauso die höhenverstellbaren Sicherheitsgurte vorn, die gleichzeitig auch ein Beitrag zum serienmäßigen Komfort im Primera sind (4).

Die exzellenten Fahrleistungen fähig ist, kommt auch den Sitzten eine besondere Bedeutung zu (3). Sie sollen Fahrer und Mitfahrer bei den möglichen hohen Kurvengeschwindigkeiten beste Seitenführung bieten, aber auch ein bequemes Ein- und Aussteigen ermöglichen.



Man muß die Sitze im Primera in der Praxis erleben haben, um zu erfahren, wie diese gegensätzliche Aufgabenstellung von den Nissan-Designern optimal gelöst wurde. So wird die Oberschenkelauflagefläche bei den Sitzten des Primera auch den Ansprüchen von kritischen Langstreckenfahrer genügen. Auch die serienmäßige Lenzenwirbelstütze (außer im Traveller LX) stellt einen besonderen Langstreckenkomfort sicher.

Einen Radioeinbau können Sie bequem – und kostengünstig – nach Ihren eigenen Vorstellungen vornehmen. Sie kaufen nur das entsprechende Radiogerät.



2.0 SLX Benziner
Radioanlage
gegen Aufpreis



2 1,6 SLX



3 2,0 SLX Benziner, Automatik gegen Aufpreis



5



6



7



8



9

Innenraum: Willkommen zu Hause. Es ist tatsächlich so, als würden wir schon seit Jahren Primera SLX 2.0 fahren. Alles scheint vertraut und perfekt verarbeitet. Die Schalter und Hebel befinden sich dort, wo wir instinktiv suchen.

Auto Bild, 22. 10. 90

... herausgekommen ist dabei ein wohlproportioniertes, eigenständiges Auto, dessen Innenraum zugleich wohnlich und geschmackvoll wirkt. Die Anordnung der Bedienelemente ist ergonomisch vorbildlich.

Auto Zeitung, 26. 10. 90

Variabler Luxus auch für die Mitreisenden.

Bei der Innenraumgestaltung des neuen Primera hat Nissan nicht nur dem Cockpit, dem Fahrer- und Beifahrerplatz besondere Aufmerksamkeit gewidmet, sondern auch besonders dem Komfort und der Variabilität der „zweiten Reihe“. So wurde sie einerseits zu einem echten Logenplatz und machte zum anderen schon die viertürige Limousine zu einem Transportfahrzeug von besonderer Klasse.

Heute unterwegs mit Arbeitskollegen, morgen mit Grill, Getränkekästen und Lebensmittelvorräten zum Wochenendhaus. Der Primera bietet im Fond drei Personen bequem und sicher Platz.

Nach Umlegung der zweigeteilten Rücklehne (3) lassen sich sperrige Güter ohne anderen Umbauaufwand im Fond transportieren – das Beladen ist durch den bis zur Stoßstange gezogenen Kofferraumdeckel bzw. durch die niedrige Ladekante besonders leicht (4). Bei der Stufenheckversion sorgt die spezielle Mechanik für einen hoch aufstellbaren Kofferraumdeckel, der damit ein problemloses Beladen gewährleistet (1).

So wird durch intelligente Ingenieurleistungen und Detaillösungen der Primera beinahe zu einem Universal-Automobil. Wobei seine zwei Karosserievarianten – Stufen- und Schrägheck – beim Kauf die individuelle Anpassung an die eigenen Ansprüche noch erleichtern. Von den besonderen Möglichkeiten des Primera Traveller informieren wir Sie auf den Seiten 24 bis 27.

Die Schrägheckversion des Primera bietet nach Voreklappen der Rücksitzbank und Umklappen der geteilten Rücksitzlehne die ideale Durchlademöglichkeit. Auch hohe, sperrige Güter

können hier nach Entfernen der Hutablage problemlos transportiert werden. Sehen Sie sich beim Nissan-Händler aber auch die Stufenheckversion mit anderer Durchlademöglichkeit einmal im Original an – dann können Sie sich entsprechend den eigenen Ansprüchen entscheiden.



In jedem Fall aber halten beide Limousinenversionen für Mitreisende ein komfortables Sitzangebot auf der Rücksitzbank bereit und bieten auch ausreichende Bein- und Kopffreiheit (2). Dazu höhenverstellbare Kopfstützen und beim 4-Türer eine bequeme Mittelarmstütze (2/5). Serienmäßig. Weil man im Nissan Primera nicht nur in der ersten Reihe erster Klasse fährt,



sondern auch in der zweiten. Daß für die Mitreisenden auch im Fond Aschenbecher eingebaut sind, ihnen separate Heizdüsen zur Verfügung stehen und daß sie durch die serienmäßig eingebauten Lautsprecher angemessen mit Musik oder Informationen versorgt werden können, wird von den Nissan-Ingenieuren als selbstverständlich empfunden.

Die sportliche Variante der Fortbewegung mit Niveau.

Nissan hat die Primera-Reihe mit einer GT-Version gekrönt. Dieser sportliche Primera hat nicht einfach mehr Leistung. Er verbindet seine eindrucksvolle Sportlichkeit mit den zeitgemäßen Komfortansprüchen an ein kraftvoll, aber umweltschonend motorisiertes Automobil. Nissan baut es für jene engagierten Fahrer, die Automobile mit solcher Leistung situationsbedingt einzusetzen verstehen, die aber keinen reinrassigen Sportwagen fahren, weil sie auf das Raumangebot einer Limousine angewiesen sind. Da ist der kompakte Sportler Primera 2,0 GT die richtige Alternative.

Leistungsreserven machen souverän. Man ruft sie ab, wenn man sie braucht. Sie schaffen mehr Sicherheit bei Überholvorgängen, lassen Autobahnsteigungen souveräner bewältigen und wirken so auf den Fahrer entspannend.

Beim Primera 2,0 GT arbeitet im Prinzip der gleiche 2,0-l-Doppelnockenwellenmotor unter der Haube wie bei der 85 kW (115 PS) Version. Aber mit sequentieller statt Zentraleinspritzung, mit steileren Nockenwellen, einem modifizierten Ansaug- und Auslaßsystem, bei dem gleich lange Krümmerrohre für gleichmäßigen Gegendruck sorgen, mit natriumgefüllten Auslaßventilen, zusätzlichem Öl-

kühler und Abgasrückführung. So holten die Nissan-Ingenieure aus diesem modernen Vierventil-Aggregat 30 % mehr Leistung 110 kW (150 PS) und ein höheres Drehmoment von 181 Nm heraus – und das bei nur geringfügig angehobenem Drehzahlniveau.

Die Fahrleistungen konnten so noch verbessert werden: Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 220 km/h (4), die Beschleunigungszeit von 0 auf 100 km/h liegt bei 8,4 Sekunden. So steht Ihnen die souveräne Kraft des neuen Primera 2,0 GT sowohl zum entspannten Reisen als auch zur besonders dynamischen Fortbewegung zur Verfügung – je nach Verkehrssituation.

Selbstverständlich wurden Fahrwerk und Bremsystem den noch sportlicheren Fahrleistungen angepaßt. So bietet der Primera 2,0 GT selbst bei ganz normaler Nutzung im Alltagsverkehr noch höhere Sicherheitsreserven: Scheibenbremsen rundum, vorn innenbelüftet, serienmäßig ABS.

Eindrucksvoll auch, was er sonst noch alles bietet: Frontspoiler, Seitenschweller, Heckspoiler und Außenspiegel in Wagenfarbe lackiert, Zusatz-Nebelscheinwerfer im Frontspoiler und 6 x 14-Zoll-Leichtmetallfelgen mit 195/60-Niedrigquerschnittsreifen (1).

Auch innen alles am Feinsten: 3-Speichen-Lederlenkrad und lederummantelter Schalthebel (6), Sportsitze vorn mit Rahmenkopfstützen (3), Öldruckanzeige. Serienmäßig das Glas-Hub-Schiebedach, welches auch gegen geringen Aufpreis mit einer Klimaanlage (5) getauscht werden kann. Diese bietet nicht nur im Sommer Vorteile, sondern verhindert auch in kühlen Tagen das Beschlagen der Scheiben.

Nissans Primera ... zeigt seinen Mitstreitern in Sachen Karosserie und Innenraum deutlich, wo es liegt: ... Großzügige Platzverhältnisse und eine Karosserie ohne Fehl und Tadel ... Fast perfektes Cockpit, tolle Sitze und die beste Lenkung ... An seine Verarbeitungsqualität reicht nur noch der ... an nähernd heran, ...

Schon der Bremsweg überrascht: Aus 100 kmh steht der Primera mit ABS schon nach 37 Metern – eine ganze Klasse. Der Nissan läßt sich spindel leicht im Grenzbereich kontrollieren, ... Der Primera wirkt im Nassen wie im Trockenen am handlichsten ...

Auto Zeitung 24.05.91, Vergleichstest „Supercup“





Das Auto für andere Ansprüche.

Viele Menschen sehen das Auto nicht unbedingt als Hobby, sondern sie brauchen das Auto, um manches Hobby erst zu ermöglichen. Im neuen Primera Traveller finden sie einen zuverlässigen Partner, bei dem man trotz aller Flexibilität und allem Praxisnutzen nicht auf Fahrspaß zu verzichten braucht.

Den Primera Traveller gibt es in drei Motorversionen: als 1,6-l/66-kW-(90 PS) und 2,0-l/85-kW-(115 PS) Benziner sowie als 2,0-l-Diesel mit 55 kW (75 PS). Die 2,0-l-SLX-Version ist auf Wunsch mit einem komfortablen Vierstufen-Automatikgetriebe zu haben.

Die Karosserieform des Primera Traveller ist um 80 Millimeter höher als die der Limousinen, die Seitenscheiben stehen dabei steiler und vergrößern somit das Innenraumvolumen. Alles orientiert sich an der Maxime: möglichst viel Platz bei möglichst kleiner Verkehrsfläche. Deshalb besitzt der Primera Traveller auch eine speziell auf dieses Ziel ausgerichtete Bodengruppe mit einer modernen Verbundlenkerachse. Hier wird kein Laderaum verschenkt.



ZIEHEN ZIEHEN ZIEHEN

Metalliclackierung gegen Aufpreis

Und da mit dieser Art der Hinterachse vorne am besten McPherson-Federbeine harmonieren, wurde für die Kombiversion des Primera diese bewährte Art der Vorderradführung gewählt.

Außerdem mußte – noch mehr als bei den Limousinen – Wert darauf gelegt werden, daß sich die Fahreigenschaften im voll beladenen Zustand nicht allzusehr gegenüber einem nur mit zwei Personen besetzten Fahrzeug verändern. Schließlich kann man – dank serienmäßiger Dachreling – dem Primera Traveller noch bis zu 100 Kilogramm Nutzlast aufs Dach packen.

Wieviel Platz brauchen Sie?

Welche Kombinationsmöglichkeiten der Primera Traveller für den Transport von Fahrgästen und Gütern in sich birgt, zeigen unsere grafischen Darstellungen. Der Innenraum ist durch die serienmäßig getrennt umlegbaren Rücksitzlehnchen besonders vielfältig und individuell nutzbar (1/3).

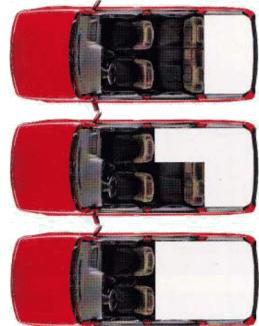
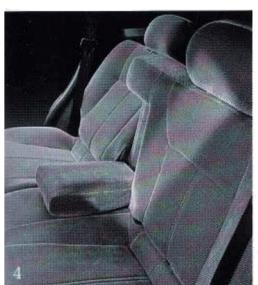
Der Traveller bietet seinen Fahrgästen im Fond noch eine besondere Bequemlichkeit, die Rücksitzlehnen lassen sich in der Neigung verstellen (4). Sonst hat auch der Traveller all jenen Komfort, den die Primera-Limousinen besitzen: Er verfügt seriell über Servolenkung, höhenverstellbare Lenksäule, höhenverstellbare Sicherheitsgurte, höhenverstellbaren Fahrersitz, ab 2,0 SLX mit mechanisch einstellbarer Lendenwirbelstütze und Türzentralverriegelung, Radioeinbau-Vorbereitung mit Antenne und vier Lautsprechern (LX zwei) und, und, und.

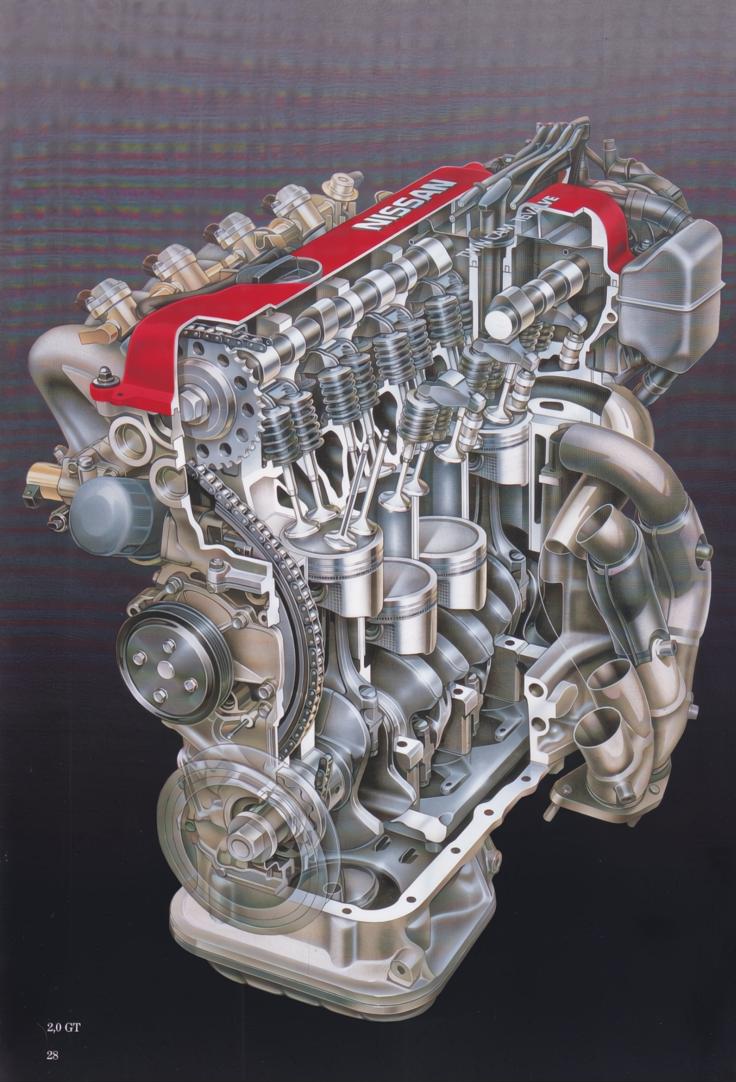
Wichtig gerade bei einem Kombifahrzeug, bei dem der zugepackte Laderaum oftmals eine Rücksicht durch den Innenspiegel verhindert: Der Primera Traveller ist seriell mit zwei elektrisch einstellbaren Außenspiegeln ausgestattet, beim SLX auch beheizt, die somit bei kaltem Wetter immer für eine klare Sicht nach hinten sorgen.

Der Primera Traveller ist von den Nissan-Ingenieuren in jedem wichtigen Detail kompromisslos als Familienwagen ausgelegt. Er kann aber genausogut als Reisefahrzeug von einem Mitarbeiter im Außendienst genutzt werden, der viel Platz für seine Werkzeuge oder Kollektionen benötigt (2). Das Kofferraumrollo (5) schützt Ihr Gepäck vor unliebsamen Einblicken.

Der neue Traveller unterscheidet sich im Hinblick auf seine überwiegende Nutzung zwar in manchem Detail von der Primera-Limousine, aber nicht in der Funktionalität und in seinem Komfortangebot.

Und wie die Limousinen verfügt auch der Traveller über einen 60-l-Kunststofftank, der geschützt außerhalb der hinteren Knautschzone vor der Hinterachse plaziert ist und einen großen Aktionsradius ohne Nachtanken sicherstellt.

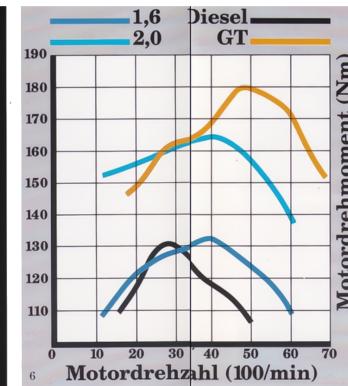




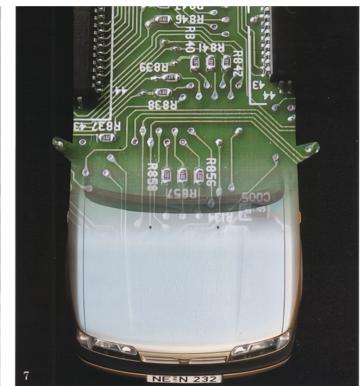
2,0 GT



2



3



1

Von seinem Charakter her zeigt das Primera-Triebwerk sehr klar, daß vier High Tech-Zylinder in der Klasse um zwei Liter Hubraum schwer zu schlagen sind.

... Beweis dafür ist mehr noch die Art und Weise, wie willig und gut am Gas hängend der Vierventiler seiner Aufgabe nachkommt.

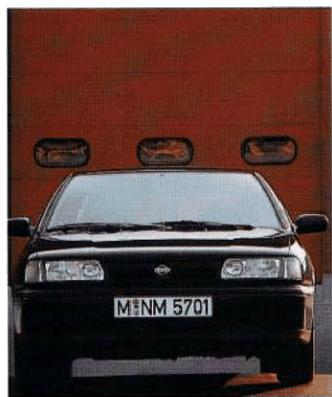
auto motor und sport 21. 09. 90

Zeitgemäße Spitztleistung.

Der neue Primera ist ganz nach Ihren persönlichen Ansprüchen in drei Motorversionen erhältlich. Da sind zunächst die bewährten Nissan-Konstruktionen, die für den Einsatz im neuen Primera grundlegend überarbeitet wurden: der 1,6-l-Ottomotor mit elektronischer Steuerung und der 2,0-l-Diesel, der von seiner Sparsamkeit im Kraftstoffverbrauch und seiner für einen Diesel guten Drehfreudigkeit geprägt wird.

Der 1,6-l-Benziner (2) mit 66 kW (90 PS) weist einen Vierventil-Zylinderkopf mit zwei oben-

Im Mittelpunkt des Motorisierungsangebots für den neuen Primera von Nissan steht der neue 2,0-l-Vierventilmotor (4/5 GT). Er wurde so ausgelegt, daß er im Zusammenwirken aller Details eine besondere Laufkultur und ein möglichst



hohes Drehmoment über den gesamten Drehzahlbereich entwickelt. Nur so wird – in Verbindung mit einem gut abgestimmten Fünfganggetriebe – ein entspanntes

Fahren ohne häufige Schaltvorgänge möglich. Fast 90 % seines maximalen Drehmoments entwickelt dieser Motor über mehr als 70 % seines Drehzahlbandes (6). Das stempelt ihn zu einem besonders kraftvollen Exemplar der Gattung Ottomotor.

Die konstruktiven Maßnahmen, die diese Spitzenwerte möglich machten, ergaben noch einen anderen Vorteil: Der Innengeräuschpegel wurde wesentlich reduziert, was auch zum Komfort und zur Konditionserhaltung des Fahrers beiträgt.

Aber der neue 2,0-l-Motor wurde nicht nur besonders leise, sondern auch besonders leicht. Weil Zylinderblock und -kopf aus einer Leichtmetall-Legierung bestehen, und weil durch Computerberechnungen – die Modalanalyse – überall da auf Material verzichtet werden konnte, wo es nicht notwendig ist. Der Motorblock wurde zusätzlich durch eine Alu-Ölwanne besonders verstift.

liegenden Nockenwellen (DOHC) auf. Sein Kraftstoffgemisch erhält er über einen elektronisch gesteuerten Vergaser, der den Einsatz des geregelten Dreiwege-Katalysators möglich macht.

Der Dieselmotor (3/ 4-Türer und Traveller) verfügt über zwei Liter Hubraum, bietet mit einer obenliegenden Nockenwelle (OHC) und zwei Ventilen pro Zylinder eine Leistung von 55 kW (75 PS) bei 4.800 min⁻¹ und bringt ein Drehmoment von 132 Nm bei 2.800 min⁻¹ auf die Kurbelwelle (6).

Natürlich wurde bei der Entwicklung des Motors der Zylinderbrennraum durch Einsatz modernster Methoden, z.B. der Laser-Holographie, optimiert. So konnten gleichzeitig der Verbrennungsablauf und der thermische Wirkungsgrad verbessert und damit die Verbrauchswerte reduziert werden. Die Ventile werden über Schwinghebel betätigt (9), was jeweils nur eine Nocke erfordert. Über Hydrostößel wird für ein optimales Ventilspiel gesorgt, Geräusche werden reduziert, Verschleiß gemindert – was letztlich auch Kraftstoff sparen hilft und die Wartungskosten senkt.

Dieser neue Motor arbeitet natürlich mit ECCS, einem von Nissan schon 1979 im Markt eingeführten und konsequent weiterverbesserten, vollelektronischen Steuerungssystem, wie es sich bei vielen Fahrzeugen der gesamten Produktpalette bereits bewährt hat. Es bezieht seine Information von insgesamt 12 Sensoren und erteilt anschlie-

ßend 9 unterschiedliche Funktionsbefehle. So wird unter anderem die richtige Zusammensetzung des Luft-/Kraftstoffgemischs überwacht, die Einspritzanlage gesteuert, damit z.B. auch der Katalysator optimal arbeiten kann. Es wird aber auch – unter Berücksichtigung der jeweiligen Betriebszustände des Motors – immer der optimale Zündzeitpunkt ermittelt.

Man muß vielleicht noch erwähnen, daß ein solcher drehmomentstarker 2,0-l-Motor natürlich der ideale Partner für ein Vierstufen-Automatikgetriebe ist (8). (Nicht für den GT lieferbar.)

Am besten aber, Sie erleben den neuen 2,0-l-Motor selbst bei einer Probefahrt. Nissan empfindet ihn als zeitgemäße Spitztleistung. Und Sie?



2,0 SLX Benziner
elektr. Glas-Hub-Schiebedach und
Mineraleffekt-Lackierung gegen Aufpreis



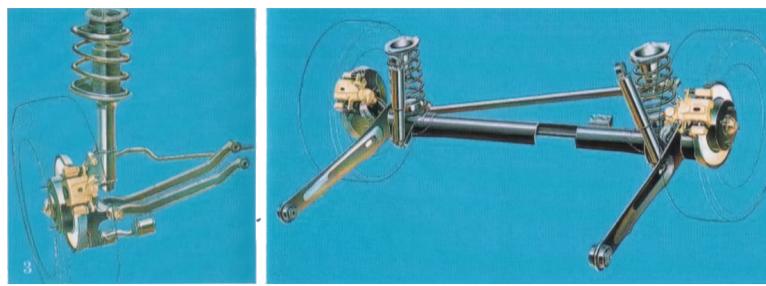
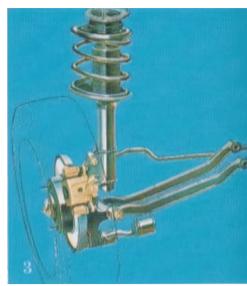
2

Im Zusammenhang mit einer entsprechenden Auslegung der Hinterachse wird so z.B. das Brems- und Beschleunigungsverluste minimiert (6), was in der Praxis dazu führt, daß bei vollem Beschleunigen mehr Grip an der Vorderachse vorhanden ist.

Natürlich genügt eine solche Lösung allein an der Vorderachse nicht, um für den Kunden nur Vorteile zu bringen. An der Hinterachse muß eine entsprechende Lösung für Ausgewogenheit sorgen und eine entsprechende Auslegung der Fahrwerks-Geometrie schließlich jene Harmonie zwischen Vorder- und Hinterachse schaffen, deren Ergebnis sich für den

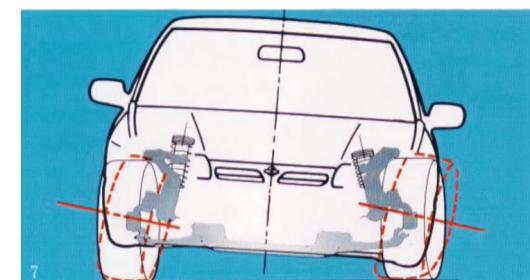
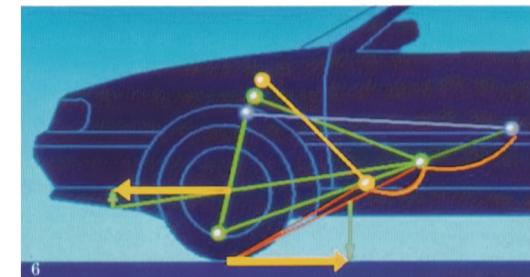
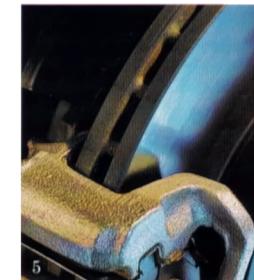
Fahrer wie selbstverständlich in Fahrkomfort und -sicherheit auszahlt.

Die hinteren Räder der Primera-Limousine sind einzeln aufgehängt (3). Mit dieser Lösung läßt sich ein optimaler Fahrkomfort in Verbindung mit sportlichem Fahrverhalten realisieren. Beim Primera konnte hier auf die Erfahrung mit dem Oberklassenmodell Nissan



Das Fahrwerk des Nissan-Primera darf zu den Besten seiner Klasse gerechnet werden. Es besitzt dieselbe Multilink-Vorderachse, die bisher dem 300 ZX Twin Turbo vorbehalten war und optimale Stabilität bei allen Fahrbahnverhältnissen sichert.

Süddeutsche Zeitung, 19. 09. 90



Maxima zurückgegriffen werden. Der Primera verfügt praktisch über die gleiche technisch aufwendige Doppelquerlenker-Konstruktion mit Federbein und Stabilisator.

Für den Traveller wurde – dem Einsatznutzen entsprechend – die bewährte Verbundlenker-Hinterachse gewählt (4).

Daß ein im Rennsport erfahrenes Unternehmen wie

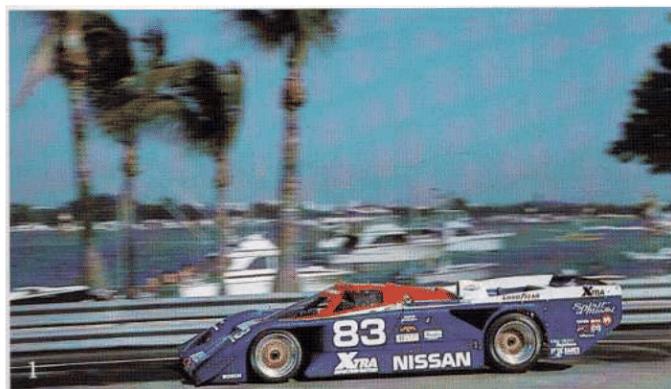
Nissan seinen Automobilen ein perfektes Zweikreis-Bremssystem mit innenbelüfteten Scheibenbremsen vorn (5) gibt – dazu ABS beim GT serienmäßig (8), beim 2,0 SLX-Benziner auf Wunsch –, sollte selbstverständlich sein.

Der Fortschritt hat einen Namen: Multilenker.

Nissan bringt eine fahrwerkstechnische Innovation für Fronttriebler: die Multilenker-Vorderachse. Was bisher Fahrzeugen der oberen Klasse vorbehalten war, bringt Nissan jetzt bei den frontgetriebenen Limousinen an der Vorderachse (2). Eine solche Mehrlenker-Achse ist natürlich aufwendiger als die bisher bei Fronttrieblern verwendete Vorderachslösung. Aber sie ist effektiver, bringt dem Fahrer Vorteile und erhöht seine Sicherheit.

Es entspricht der Nissan-Philosophie, mit dem Einsatz fortschrittlicher Lösungen nicht darauf zu warten, bis der Markt sie fordert, sondern sie dann anzubieten, wenn ihre Vorzüge bewiesen sind. Nissan bringt den Fortschritt dann in Serie, wenn er dem Kunden nutzt.

Nissan ist hier auch von den Erfahrungen im Rennsport geprägt, wo die Techniker immer schon Anregungen zur Entwicklung neuer Ideen und Techniken, eben die Stimulanz für den automobiltechnischen Fortschritt, gefunden haben. Die direkte



Die Multilenker-Vorderachse des Primera basiert auf der revolutionären Konstruktion für den Nissan-Sportwagen 300 ZX Twin Turbo, sie wurde natürlich für die Ansprüche eines Fronttrieblers modifiziert.

Nissans Konstrukteure stehen für solche Zwecke zwei (in Zukunft drei) Cray-Computer mit den größten Rechnerkapazitäten der Welt zur Verfügung. So konnten sie schon vor den ersten Fahrversuchen durch Berechnungen und Simulation eine Reihe von Lösungen ausschließen, andere favorisieren.

Die von Nissan beim

Auseinandersetzung im sportlichen Wettbewerb mit der Konkurrenz ist eine besondere Motivation für die Nissan-Ingenieure, ein wesentlicher Faktor im gesamten Mosaik von Forschung und Entwicklung.

So ist es eigentlich kein Wunder, wenn bei dieser Grundeinstellung Nissan die berühmte Safari-Rallye in Afrika bereits siebenmal gewonnen hat. Oder wenn Nissan bei den großen Sportwagen-Rennen in den USA (IMSA-Serie) sich den renommierten europäischen und amerikanischen Automobilmarken stellt und siegt. 1988 bei 14 Rennen neunmal, 1989 vor Jaguar und Porsche bei der Markenmeisterschaft – auch 1990 war Nissan wiederum Gewinner der Markenmeisterschaft.

Es ist ebenfalls kein Wunder, wenn die Ergebnisse aus dem Rennsport – unterstützt durch den Einsatz von Computern und selbstverständlich mit Köpfchen – die High-Tech-Kompetenz von Nissan noch vergrößern. Und die nun auch zu der Fahrwerkslösung führen, die die Primera-Limousine aus der Masse der frontgetriebenen Automobile auf der Welt heraushebt: zur Multilenker-Vorderachse.

Primera eingesetzte Multilenker-Vorderachse weist nun nicht nur einfach drei Hebel mit entsprechenden Drehachsen auf. Durch die individuellen Drehachsen mit ihrer gegenseitigen Beeinflussung werden weitere imaginäre Achsen geschaffen, die nun – entsprechend der Beeinflussung z.B. durch die auftretende Querbeschleunigung – negativ einwirkende Einflüsse in positive umwandeln oder schlechte einfach kompensieren.

Die Multilenker-Vorderachse des Primera unterstützt durch ihre Auslegung zum Beispiel auch das Lenken

beim Durchfahren einer Kurve, da sie dann – die Computerberechnungen machten es möglich – die auftretenden Kräfte in eine Einlenkunterstützung umsetzt. Die sonst bei einem Fronttriebler in der gleichen Fahrsituation auftretende Untersteuerneigung, aber auch die starke Seitenneigung werden abgebaut (7). Die Reifenaufstandsfläche bleibt erhalten, das bedeutet für den Primera-Fahrer mehr Sicherheit in allen Fahrsituationen.

Sicherheit als Ergebnis von Top-Qualität.

Sicherheit im Automobil wird durch mehr sicher gestellt als durch Knautschzonen, Sicherheitslenksäule, Pralltopf im Lenkrad und Rückhaltesysteme. Nissan-Automobile bieten all das natürlich auch.

Aber Sicherheit entsteht zunächst einmal aus einem Optimierungsprozeß aller Fahrzeug-Komponenten. Nissan-Ingenieure bezeichnen dies als „dynamisches Sicherheitskonzept“. Und das wurde auch beim neuen Primera besonders konsequent umgesetzt: Seine Größe, sein Gewicht, seine Leistung, sein Fahrwerk, seine Bremsen, seine Innenraumgestaltung (3) ergeben eigentlich schon ein ideales Sicherheitspaket, das noch einmal in vielen Computeruntersuchungen und Crash-Tests optimiert und dann abgerundet wurde.

Bei Nissan werden im Jahr gut 600 fabrikneue Automobile aufwendigen Crash-Tests geopfert. Beim Front-, Heck-, Schrägaufprall, beim seitlichen Überschlag – kurz, es werden alle Möglichkeiten eines Auf pralls nachvollzogen, die es gibt.

Dazu gehört auch jene Art von Zusammenstößen, bei der das Automobil nur versetzt auf ein anderes auffährt oder auf einen Baum, einen Betonpfeiler. Man läßt Lasten aufs Dach oder Automobile ins Wasser fallen. Es gibt praktisch nichts, was unversucht bleibt.

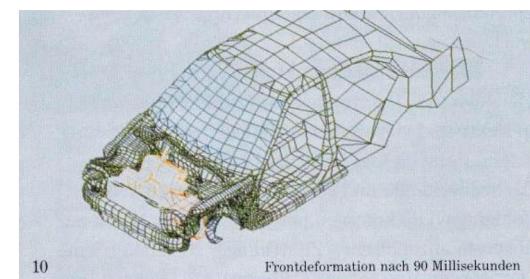
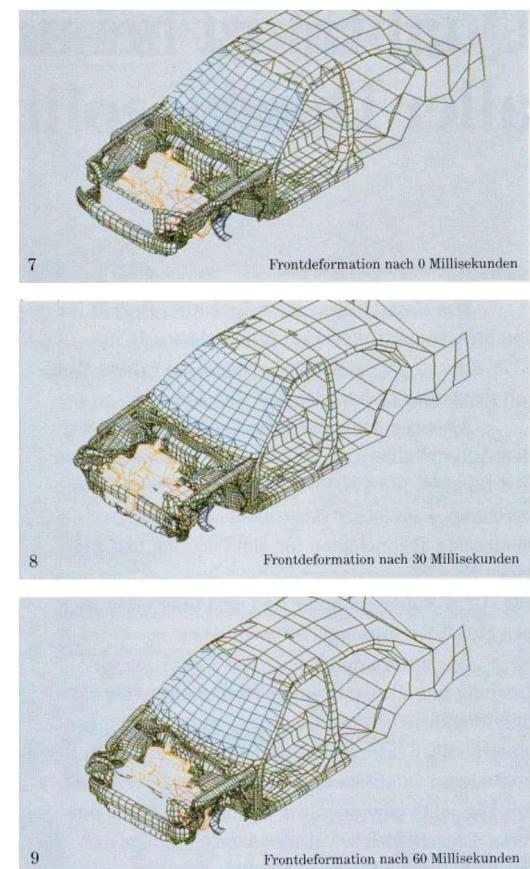
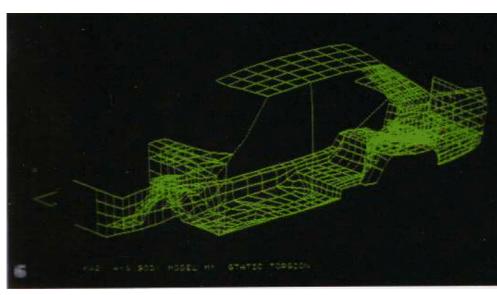
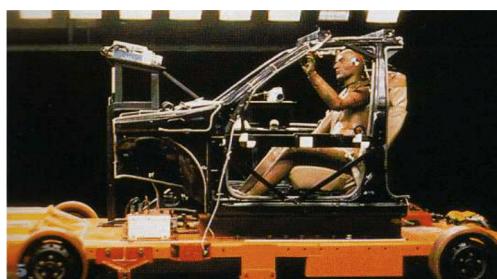
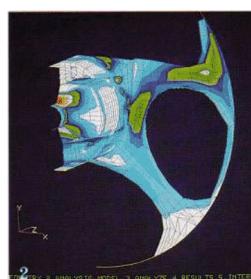
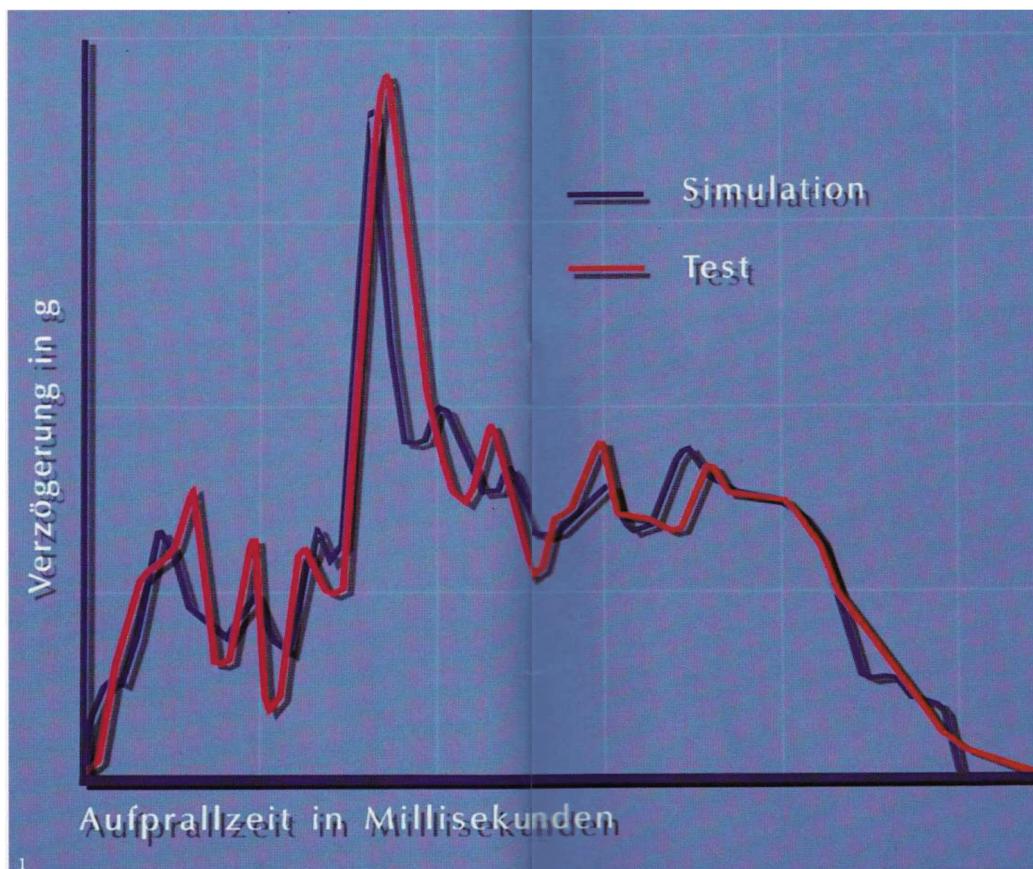
Das sind eigentlich schon die abschließenden Praxisversuche, die nur noch einmal bestätigen sollen, was vorher in vielen hundert Stunden Computer-Simulationsberechnungen bereits auf den Bildschirmen

der modernsten und schnellsten Rechner der Welt berechnet wurde (7 bis 10). So z.B. auch die Struktur und das Schwingungsverhalten der Karosserie (6) oder aber Verformungszustände (2) an ganz bestimmten Stellen.

Die Ergebnisse der Cray-Computer-Tests sind fast deckungsgleich mit denen der Realversuche (1).

Auch der neue Primera von Nissan ist einen Entwicklungsweg gegangen, der den optimalen Schutz der Insassen sicherstellen soll. Für die Erprobung der im Primera serienmäßig vorhandenen höhenverstellbaren Sicherheitsgurte (4) waren z.B. zusätzliche Crash-Tests erforderlich (5).

Genauso wichtig war es für Nissan aber auch, daß die in ein Automobil hineingerechnete Sicherheit in der Praxis auch noch nach Jahren vorhanden ist – diese wird bei der Fertigung durch Verwendung entsprechender Materialien geschaffen.



Die Nissan-Aufwendungen, die die Sicherheit der Fahrzeugnutzer garantieren sollen, stellen gleichzeitig Qualität, Zuverlässigkeit, Wertbeständigkeit und damit die Gesamtwirtschaftlichkeit sicher. Ein gutes, ein sicheres Gefühl in jeder Beziehung also, den neuen Primera von Nissan zu fahren.

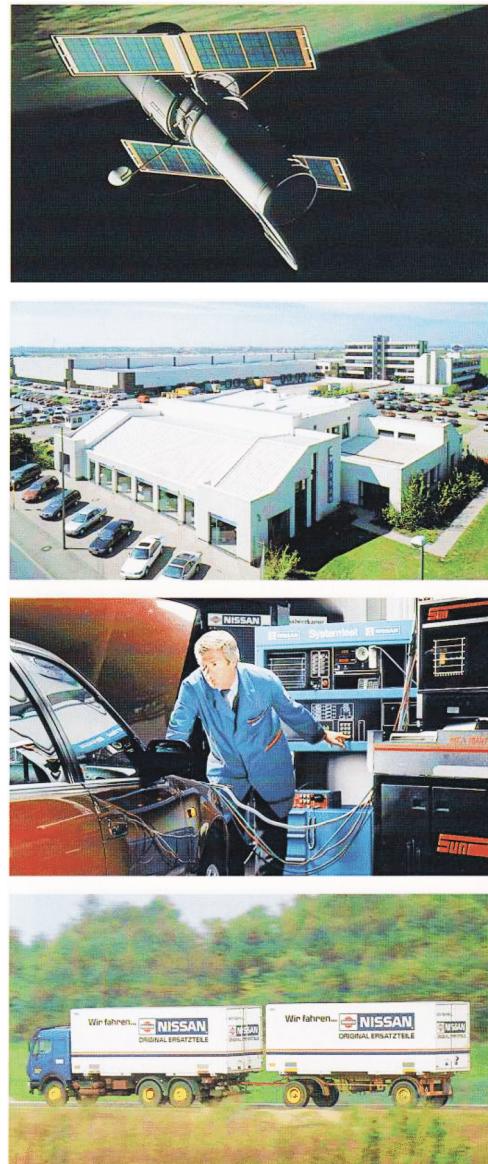
Qualität ist bei uns das Maß aller Dinge.

Der Name Nissan ist weltweit ein Begriff für Qualität. Und wenn Nissan-Automobile z. B. im TÜV-Report und bei Käuferbefragungen in aller Welt mit ganz oben stehen, hat das viele Gründe.

Als einer der größten und weltweit operierenden Automobilhersteller – allein in Europa sind wir in 4 Ländern mit Produktions- oder Montagestätten vertreten – investiert Nissan konsequent in modernste Technologien für Entwicklung und Fertigung. So verfügen unsere Entwicklungscentren über zwei Cray-Supercomputer und sind über einen eigenen Satelliten miteinander verbunden.

Wir nutzen den Know-how-Vorsprung im Umgang mit automatisierten Fertigungsstraßen und fortschrittlichsten Qualitätskontroll-Techniken einschließlich lasergesteuerter Roboter. Aus den besonderen Qualitätsanforderungen unserer Raumfahrtprojekte gewinnen wir laufend neue Erkenntnisse. Entscheidende Voraussetzungen dafür, daß wir nicht nur erstklassige Qualität anbieten können, sondern dies auch außerordentlich preiswert.

Hochwertige Produktqualität verdient eine gleichwertige Teileversorgung. Unser Zentrallager in Neuss und vier regionale Teiledepots in Augsburg, Essen, Reinbek und Grünsfeld garantieren eine flächendeckende und schnelle Teileverfügbarkeit. Fehlende Teile kommen per Express über Nacht aus unserem europäischen Zentrallager in Amsterdam. Dort sorgen eine computerüberwachte Lagerhaltung und die direkte Satellitenverbindung zu unseren Werken für einen reibungslosen Nachschub.



Das Ergebnis unserer grenzenlosen Service-Philosophie.

Einen Nissan zu fahren bedeutet, mit einem guten Gefühl unterwegs zu sein. Denn überall begleiten Sie unsere Qualität, unsere Garantien und unser hervorragender Service, damit Sie mobil bleiben.

Garantien

Neuwagen-Garantie

Für alle erstmalig zugelassenen Nissan-Fahrzeuge gilt die Nissan-Neuwagen-Garantie ein Jahr ohne Kilometerbegrenzung.

3-Jahre-Garantie

Für alle seit 1. 10. 1989 erstmalig zugelassenen Nissan-Fahrzeuge gilt die 3-Jahre-Garantie, begrenzt auf eine Fahrleistung von 100.000 Kilometern.

Wird diese Fahrleistung vor Ablauf von drei Jahren erreicht, so endet diese Garantie. – Unabhängig davon hat im ersten Jahr die Neuwagen-Garantie ohne Kilometerbegrenzung Gültigkeit!

Lack-Garantie

Sie gilt für alle Nissan-Fahrzeuge (außer Urvan, Vanette-Transporter und Pick-Up) drei Jahre nach Erstzulassung

seit 1. 10. 1988 für Karosserie-Lackfehler und -Lackschäden, die nicht auf äußere Beschädigung oder auf Einwirkung chemischer Substanzen zurückzuführen sind.

Garantie gegen Durchrostung

Die Nissan-Garantie gegen Durchrostung gilt sechs Jahre nach Erstzulassung (seit 1. 1. 1986) ohne Verpflichtung des Fahrzeughalters zur Nachbehandlung der Karosserie.

Werkstatt-Garantie

Die Nissan-Werkstatt-Garantie gilt ein Jahr für alle von einem Nissan-Vertragshändler eingebauten Nissan-Original-Teile inklusive Arbeitslohn.

(Die Garantiebedingungen im einzelnen entnehmen Sie bitte dem Kaufvertrag bzw. dem Kundendienst-Scheckheft.)

Service

Inspektionsintervalle

Einmal jährlich oder alle 20.000 km.

Pan Europe Service

Der Pan Europe Service gilt für alle Nissan-Fahrzeuge mit Erstzulassung seit 1. 4. 1989) besagt: Die Garantieverpflichtungen der Neuwagen-Garantie, der 3-Jahre-Garantie (ab 1. 10. 1989), der Lackgarantie und der Garantie gegen Durchrostung werden von jedem Nissan-Vertragshändler in Westeuropa ausgeführt. Der Nissan-Treuepaß gibt außerdem bei allen neuen Nissan-Fahrzeugen, die regelmäßig beim Nissan-Händler gewartet werden, eine umfassende Pannenhilfe in

Rund 850 Nissan-Vertragshändler in der Bundesrepublik Deutschland und über 3500 Nissan-Partner im europäischen Ausland sind für Sie da. Mit ihrem geschulten Wissen, mit Rat und mit einem Leistungspaket, wie es eben nicht alltäglich ist.

Westeuropa: wenn erforderlich Abschleppkosten (bis max. DM 300,-), Mietwagenkosten (bis max. DM 250,-) bzw. Übernachtungskosten (bis max. DM 120,- pro Person) bei längerer Reparatur und mindestens 50 km vom Wohnort entfernt.

24-Stunden-Service

Das Nissan-Service-Telefon mit den Rufnummern 0130/838380 („alte“ Bundesländer) bzw. 02101/32100 ist für Sie rund um die Uhr besetzt und sorgt in unvorhersehbaren Situationen für schnelle und unbürokratische Hilfe. Europaweit.

Nissan-Kundenkontakt-Programm

Alle Nissan-Fahrer werden laufend über alle aktuellen Neuheiten rund um Nissan informiert.



Das Dienstleistungsprogramm

Sie nutzen die Vorteile der Finanzdienstleistungen für Ihr Nissan-Fahrzeug bei NISSAN FINANZ GmbH und NISSAN LEASING GmbH.

Sie profitieren von unserem KNOW-HOW in den Finanzierungsfragen rund um Nissan-Fahrzeuge. Das gilt natürlich auch für Gebrauchtwagen.

FINANZIEREN

Die Nissan-Finanzierung durch die NISSAN FINANZ GmbH. So bietet Ihnen die Nissan-Finanzierung Laufzeiten von 12 bis 72 Monaten, mit und ohne Anzahlung, zu günstigen Konditionen; natürlich auch für den Gebrauchtwagen. Individuelle Restwert-Finanzierungsprogramme haben den Vorteil besonders niedriger Raten.

Fragen Sie Ihren Nissan-Händler nach den vielen Möglichkeiten der Autofinanzierung. Schnell, einfach und bequem.

LEASING

Nissan-Leasing durch die NISSAN LEASING GmbH. Sie zahlen die Nutzung des Autos während der Vertragslaufzeit. Das sorgt für niedrige Monatsraten, setzt Geld für andere Dinge frei und schon Ihre Reserven. Und die Sonderzahlung kann mit Ihrem Gebrauchten verrechnet werden.

VERSICHERN

Alles aus einer Hand. Ihr Nissan-Händler übernimmt die Abwicklung in Sachen Versicherung Ihres neuen oder gebrauchten Nissan.

Mit dem Nissan-Versicherungs-Service sparen Sie Zeit und Geld.

Zubehör

Mit dem geprüften Original-Nissan-Zubehörprogramm haben Sie die Möglichkeit, Ihr Fahrzeug über die schon außergewöhnlich reichhaltige Serienausstattung hinaus weiter zu individualisieren. Ihr Nissan-Händler hält einen Zubehörprospekt für Sie bereit.



Ihr Nissan-Vertragshändler:

Nissan Motor Deutschland GmbH, 4040 Neuss 1



Dieser Prospekt wurde auf umweltschonend
chlorfrei gebleichtem Papier gedruckt.

Alle Beschreibungen und Abbildungen dieses Prospektes sind unverbindlich. Nissan behält sich das Recht vor, jederzeit und ohne öffentliche Anzeige Änderungen an den beschriebenen Modellen vorzunehmen, die zum Zwecke der Weiterentwicklung oder aus konstruktions- bzw. verkaufstechnischen Gründen als notwendig erachtet werden.