Aveo.qxd 24.4.2006 11:31 Page 24

besedilo: Peter Kavčič ▪ foto: Aleš Pavletič

Penzion paket

Nekaj nam je postalo jasno - novi ChevroletAveo je avto za upokojence.

Zakaj? Najprej nismo verjeli, a po tolikšnem zanimanju in odobravanju gospodov v zrelih letih mora biti na tem avtomobilu nekaj, kar jih privlači. Kjerkoli smo ga parkirali, vedno je pristopil kdo s klobukom na glavi in spraševal: »A je dober, a ne? Pa limuzina je, ma super izgleda, to mora biti fin avtomobil, koliko pa stane?« Da, natanko take ali pa precej podobne stavke (morda je bil le vrstni red besed nekoliko drugačen) smo poslušali vseh 14 dni, kolikor traja Avtomagazinov test. Najhuje je bilo na tržnici in po nedeljski sveti maši, ki so največja zbirališča upokojencev. Žal pa nihče izmed nas svojega prostega časa ne preživlja na igrišču za balinanje, tako da vam o morebitnih komentarjih igralcev tega nadvse zanimivega športa (častna beseda, resno mislimo!!!) ne moremo poročati. Sicer nikoli nismo v celoti dojeli bistva oziroma smisla te igre, ampak nič ne de, nismo vsi za vse športe. Kam bi pa prišli, če bi se vsi navduševali nad adrenalinskimi športi, še bolje - nad tistimi s priokusom bencinskih hlapov?!

Podobno je s povsem novim Chevroletom Aveom. Treba ga je razumeti, šele potem ugotoviš, kaj je njegovo poslanstvo. Prezgodnje ali površno sklepanje lahko kaj hitro zavede v napačno oceno.

V povprečju je naša testna ekipa precej mlada in včasih težko razume, kaj pomeni zbadanje v križu ali bolečine v hrbtenici in kolenih med vstopanjem v avtomobil ali, še huje, trpljenje, če je podvozje namesto na udobje naravnano na športnost.

Ste med mlajšimi in si mislite, le kdo na tem svetu si ne bi želel športnega podvozja, takega dirkaškega, ki

Aveo.qxd 24.4.2006 11:31 Page 25

avto prilepi na asfalt (pst: mi vas popolnoma razumemo). Da je avto zaradi tega trd, pa tako in tako sodi zraven, saj je vožnja le še bolj zabavna, ko poskakuješ z avtom vred prek grbin in lukenj.

Eeee, morda pa obstaja voznik, ki mu ne prijajo vse naštete dobrote? Ste pomislili na svojega očeta, če je že obrnil šesto desetico (ali pa se ji bliža), ali morda na dedka, ki je še poln energije in se še vedno rad vozi naokrog? Da, to so kupci Avea!

Štirivratni oziroma limuzinski Aveo je tretji član te družine. Do sedaj smo namreč poznali le kratko - tri- in petvratno različico, ki je namenjena predvsem mestni vožnji in vsem, ki ne potrebujejo zelo velikega prtljažnika. Tako kot je Renault podaljšal svojega (sedaj že starega) Clia v Thalio, so to storili pri Chevroletu.

In svoje delo so opravili zelo dobro, saj štirivratni Aveo ni videti slabo. Oblika je dovolj sveža in moderna, da naredi dober vtis, še zlasti izstopajo velike luči s prozornim steklom in zadnje luči, ki so oblikovane po preverjenih vzorcih dražjih in luksuznih limuzin. Ta 'mini limo' pa navduši tudi z notranjostjo. Če ste eden tistih, ki jih še vedno mučijo predsodki o ceneni trdi plastiki (po možnosti celo sivi, kot v starih Zastavah) in nikakršnem oblikovanju, po katerem je (žal) nekdaj slovel Daewoo, potem živite v preteklosti. Aveo je brez pretiravanja tak, kot bi ga zrisal italijanski ali nemški oblikovalec. Armaturna plošča je elegantna, z lepimi linijami, posejana z okroglimi zračniki (ti so tudi zelo učinkoviti, saj so dobro prilagodljivi) in dvema velikima okroglima merilnikoma (vrtljaji in hitrost) ter dvema majhnima (temperatura motorja in raven goriva) pred voznikom. O dolgočasnosti ne duha ne sluha! Še manj o tistem zoprnem občutku, da so varčevali pri oblikovanju in materialu in

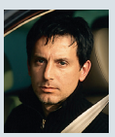
Aveo.qxd 24.4.2006 11:31 Page 26

se bodo potem izgovarjali z besedami, da je bistvo v uporabnosti in ne v obliki. Povrh vsega so volanski obroč celo oblekli v usnje. Na levo stran, na sredino med dva kraka, so mu privili še obvolanske gumbe za upravljanje z avtoradiem. Ne, cenenosti in dolgočasja Aveu res ne moremo očitati.

A malce se zaplete pri uporabnosti. S samim vstopanjem, kot že omenjeno na začetku, nismo imeli težav. Sedež je dovolj visok in lahka vrata se odpro dovolj na široko, da vanj lahko udobno sede tudi starejši voznik. A kaj, ko desno voznikovo koleno prav nemarno tišči v plastiko sredinske konzole. Seveda ni nič boljše na sovoznikovi strani, a ta vsaj lahko izbira med položajem sedeža, ki ga le prestavi bolj nazaj, medtem ko voznik tega ne more storiti, saj zaradi oddaljenosti od volana in stopalk ne bi sedel pravilno in bi ogrožal svojo varnost. Vendar je to edini pravi minus, ki ga je Aveo dobil za notranjost. Res je, da bi lahko bili sedeži bolj ergonomski in bolj bočno oprijemljivi, in res je, da smo že sedeli v avtomobilu z boljšim položajem za volanom, prav tako je res, da ima kar nekaj avtomobilov bolje postavljeno prestavno ročico menjalnika, a to nas ni tako zelo motilo, da bi morali posebej pograjati. Pravzaprav je z izjemo tiščanja kolen ob plastiko v notranjosti Avea bolj ali manj vse tako, kot naj bi bilo v solidnem avtomobilu. Še več, lahko rečemo, da je za svoje mere nadpovprečno prostoren tako v višino kot dolžino, saj se na zadnji klopi sedi precej udobno. Prostoren je tudi prtljažnik (žal se odpira le s ključem ali pritiskom na gumb v levih vratih), ki s svojimi 400 litri sprejme veliko prtljage. Vsekakor pa precejšen del ozimnice, ki jo je treba s tržnice pripeljati domov. Če prevedemo v razumljivejši jezik: z

»Povrh vsega so volanski obroč celo oblekli v usnje.«

Iz oči v oči



'Zvezdice' mi že počasi najedajo živce; meni se zdi edina slaba stran Avea prav ta, da je Aveo, se pravi, da ni Kalos, torej, da nima vrat na zadku. Z menjalnikom se je treba tepsti že tradicionalno (prenos tradicije od Daewoojev), (bencinski) motor pa je največ, kar za ta denar lahko dobite, pa tudi več, kot dobite za precej več denarja. In da se karoserija ziblje, je izključno rezultat tega, da skuša biti udoben na neudobnih cestah.

Vinko Kernc

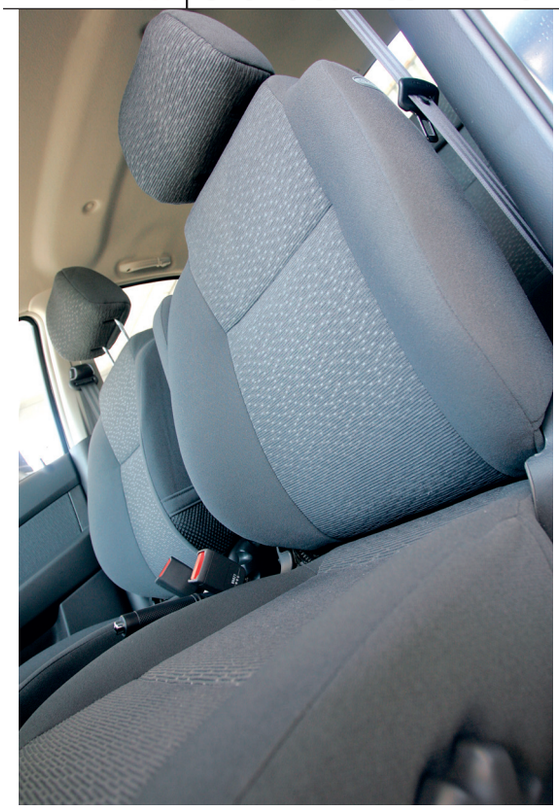
Bodimo odkriti: Aveo je prikupen avto, ki vas bo oblikovno navdušil. Tudi s svojo notranjostjo. In če bi sodil po tem, bi to lahko bil primeren avto za naše razmere. Pa ni, ker je pod pločevino preveč neevropski. Menjalnik je prepočasen in premalo natančen, podvozje je premehko, dizelskega motorja, na primer, ni v ponudbi ... Ampak če vas vse to ne moti, vam bo tudi tale Aveo lahko precej dobro služil. In tudi cena je dokaj ugodna. *Matevž Korošec*

Če pozabim na opremo in ceno: Aveo bo marsikateri družini služil kot zelo dober družinski avto. Dovolj zmogljiv motor, velik prtljažnik, dovolj prostora na zadnji klopi za otroke. Da je menjalnik nenatančen, počasen in zatikajoč, bodo njegovi vozniki opazili, vprašanje pa je, ali jih bo motilo.

Ko pa pogledam testnega Avea, ki stane skoraj 2,7 milijona tolarjev (pa čeprav s klimatsko napravo, ABS-om in štirimi varnostnimi blazinami), mi razmerje med ceno in tem, kaj avto omogoča, ni več tako všeč. Avto želi stati vštric z (recimo) Cliom. To pa je (pre) težka naloga.

Dušan Lukič

Aveo.qxd 24.4.2006 11:35 Page 28



»Z nekaj spretnosti boste lahko prepeljali štiri zaboje krompirja ali pa vsaj tri vreče paprik pa bo še vedno ostalo nekaj prostora za čebulo.«

nekaj spretnosti boste lahko prepeljali štiri zaboje krompirja ali pa vsaj tri vreče paprik pa bo še vedno ostalo nekaj prostora za čebulo.

Skratka tega, da bi bil Aveo manj uporaben pri vsakodnevnih opravilih, ki jih predvsem ljudem v pokoju kot zakleto nikoli ne zmanjka, res ne moremo trditi.

Precej podobno, v istem 'uporabnem' duhu, gre tudi med samo vožnjo. Najprej pa opozarjamo, da če ste med tistimi, ki iščejo športne užitke ali imajo ambicije čim hitreje odpeljati najljubše ovinke, takoj prenehajte brati ta test. Aveo premore toliko športnosti, kot politike skrbi za ljudstvo in dobrosrčnost. Skratka nič, nič in še enkrat nič!

Še vedno berete? No, potem nadaljujmo takole. Avtomobil se do hitrosti, ki jih narekuje naša zakonodaja z vsemi omejitvami na cestah, obnaša povsem spodobno, nič ne dela narobe, le lepo in ubogljivo sledi ukazom voznika. Če ste eden tistih, ki pomen besedne zveze 'nedeljski izlet' ali 'nedeljski voznik' vzame dobesedno, potem tudi ne boste nikoli izvedeli, kdaj Aveo ne navdušuje več.

Zgolj v vednost, kaj se zgodi, ko se voznik malce 'živahneje' loti ovinkov ... (ne nazadnje smo Avto magazin, mar ne?) Najprej v ovinku zadek počepne, nato dobite čuden občutek, da se z avtomobilom dogaja nekaj nenavadnega, nato začne avtomobil drseti in ko gume zopet dobijo dovolj oprijema, je nihanje in pozibavanje še zadnje dejanje posledic prehitre vožnje. Zato še enkrat: Aveo ni za živahno vožnjo.

Na to opozarja tudi menjalnik, ki je počasen in za pretikanje potrebuje dolge gibe, pri čemer voznik ne more biti vedno 100-odstotno prepričan, ali je zadel želeno prestavo.

To je dokaj žalostno, saj motor iztisne 94 KM, kar je dovolj za presenetljivih 170 kilometrov na uro končne hitrosti ali za 13,4 sekunde do 100 kilometrov na uro. Prav zaradi tega je motor pravi požerušček, ki je na testu v povprečju popil 8,8 litra bencina za 100 prevoženih kilometrov. A verjamemo, da je lahko poraba še manjša od naše najmanjše izmerjene, ki je znašala 8,1 litra na 100 kilometrov. Treba si je le vzeti čas in pot dovolj zgodaj načrtovati.

No, mi bomo tako vozili, ko bomo v 'penzionu'. Tudi avtomobil za 2,5 milijona tolarjev, ki bo imel klimatsko napravo, ABS, voznikovo in sovoznikovo varnostno blazino ter par stranskih varnostnih blazin, meglenke, avtoradio z obvolanskim krmiljenjem, udobje električnega pomika stekel in triletno splošno garancijo, si bomo verjetno lahko privoščili. No, vsaj upamo lahko, da bo takrat na voljo podoben 'penzion paket' avtomobil. ■

Koliko stane SIT

DODATNA OPREMA	
Lahka platišča	59.900
Kovinska barva	64.700
NEKATERI NADOMESTNI DELI	
Prednji žaromet s smernikom	81.200
Prednji bočni smernik	2.760
Prednja meglenka	23.500
Prednji odbijač	120.500
Okrasna maska	30.700
Prednja šipa	111.900
Znak	6.300
Prednji blatnik	50.600
Zadnji odbijač	112.900
Zunanje ogledalo	30.700
Kolesni pokrov 15˝	8.300

Tabela konkurence

Model	Chevrolet Aveo 1.4 Plus	Dacia Logan 1.6 Ambiance	Kia Rio Sedan 1.4 EX	Renault Thalia 1.4 16V Expression
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1399	1598	1339	1390
največja moč (kW/KM pri 1/min)	69/94 pri 6200	64/87 pri 5500	70/97 pri 6000	72/98 pri 6000
največji navor (Nm pri 1/min)	130 pri 3400	128 pri 3000	125 pri 4700	127 pri 3750
dolžina × širina × višina (mm)	4310 × 1710 × 1505	4250 × 1735 × 1525	4240 × 1695 × 1470	4171 × 1639 × 1437
največja hitrost (km/h)	176	175	177	186
pospešek 0-100 km/h (s)	11,1	11,5	12,3	11,2
poraba goriva po ECE (l/100 km)	8,9/5,4/6,7	10,0/5,8/7,3	8,0/5,1/6,2	9,9/5,4/7,0
cena osnovnega modela (SIT)	2.507.000	1.765.000	2.240.000	2.565.000

Aveo.qxd 24.4.2006 11:35 Page 29

Chevrolet Aveo 1.4 Premium

CENA: (GM Southeast Europe, podružnica Ljubljana)

Osnovni model:	2.671.000 SIT
Testno vozilo:	2.874.000 SIT
Moč:	69 kW /94 KM
Pospešek:	13,4 s
Največja hitrost:	170 km/h
Povpr. poraba:	8,8 l/100 km

Garancija:
(3 leta ali 100.000 prevoženih kilometrov splošne garancije, 6 let garancije za prerjavenje, 3 leta mobilne garancije.)

Predvideni redni servisi:

menjava olja	na 15.000 km
sistematični pregled	na 15.000 km

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v SIT):

redni servisi, delo:	110.890	obvezno zavarovanje (2):	529.500
material:	175.530	kasko zavarovanje (2):	536.000
gorivo	2.093.520		
gume (1):	140.000	**Skupaj:**	5.585.440
izguba vrednosti po 6 letih:	2.000.000	**Strošek za prevoženi km:**	55,9 SIT/km

(1) - upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum

(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 6 letih

NAŠE MERITVE

(T=12 °C / p= 1010 mbar / rel. vl.: 31 % / Gume: Hankook Optima K406 / Stanje km števca: 1631 km)

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-100 km/h:	13,4
402 m z mesta:	18,7 (119 km/h)
1000 m z mesta:	34,5 (150 km/h)

Prožnost	s
50-90 km/h (IV.):	16,1
80-120 km/h (V.):	27,8

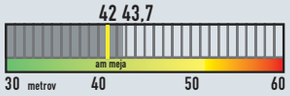
Največja hitrost 170 km/h (V. prestava)

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	8,1
največje povprečje	9,8
skupno testno povprečje	8,8

Trušč v notranjosti			dB
Prestava	III.	IV.	V.
50 km/h	56	55	54
90 km/h	65	63	62
130 km/h	72	69	68
Prosti tek			36

Zavorna pot	m
od 100 km/h:	43,7
od 130 km/h:	72,1

(AM meja 42 m)



Napake med testom
- brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

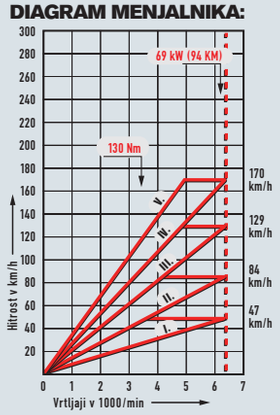
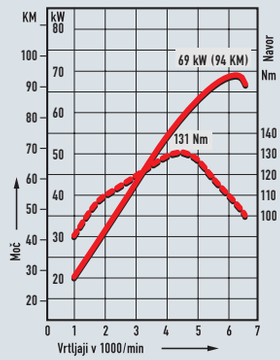


DIAGRAM MOTORJA:



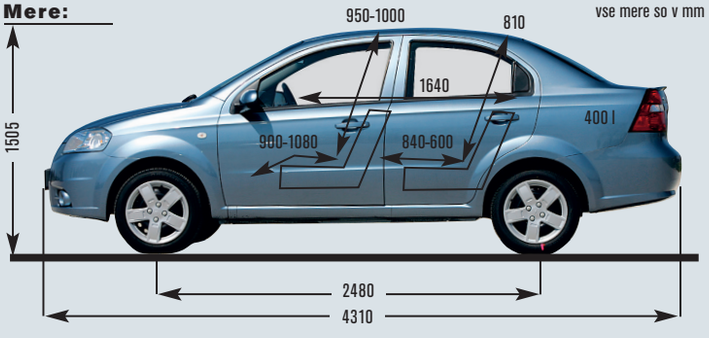
UŽITEK V VOŽNJI:

O užitku v vožnji žal ne moremo govoriti, saj ne izpolnjuje nobenega od pogojev. To je avtomobil za gospodarne ljudi, ki jim največ pomeni, da se poceni pripeljejo do cilja. Bolj kot odlično lego na cesti pa cenijo velik prtljažnik in udobnost ob zelo umirjeni vožnji.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 77,9 × 73,4 mm - gibna prostornina 1399 cm³ - kompresija 9,5 : 1 - največja moč 69 kW (94 KM) pri 6200/min - srednja hitrost bata pri največji moči 15,2 m/s - specifična moč 49,3 kW/l (67,1 KM/l) - največji navor 130 Nm pri 3400/min - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - večtočkovni vbrizg. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,545; II. 1,952; III. 1,276; IV. 0,971; V. 0,763; vzvratna 3,333 - diferencial 3,944 - platišča 6J × 15 - gume 185/50 R 15 V, kotalni obseg 1,71 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 34,0 km/h. **Voz in obese:** limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, vzdolžni vodili, prečni vodili - zadaj poltoga prema, vijačni vzmeti, teleskopska blažilnika - zavore spredaj kolutni (prisilno hlajeni), zadaj bobnasti, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,0 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1110 kg - dovoljena skupna masa 1540 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1100 kg, brez zavore 500 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg. **Zmogljivosti:** največja hitrost 176 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,1 s - poraba goriva (ECE) 8,9/5,4/6,7 l/100 km.

Mere: vse mere so v mm



Zunanje mere: širina vozila 1710 mm - kolotek spredaj 1450 mm - zadaj 1430 mm - rajdni krog 10,5 m.
Notranje mere: širina spredaj 1390 mm, zadaj 1380 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, zadnja klop 480 mm - premer volanskega obroča 380 mm - posoda za gorivo 45 l.

Prostornina prtljažnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l) ; 1 × kovček (68,5 l);
1 × kovček (85,5 l)

Pomembnejša serijska oprema: prednji varnostni blazini - bočni varnostni blazini - ABS - servovolan - pet vzglavnikov - pet tritočkovnih varnostnih pasov - klimatska naprava - 4 × električni pomik šip - električno ogrevani in pomični vzvratni ogledali - po višini nastavljiv volanski obroč - radijski sprejemnik s CD-jem in predvajalnikom glasbe zapisane v formatu MP3 - 6 zvočnikov - daljinsko upravljana osrednja ključavnica - po višini nastavljiv voznikov sedež - po tretjinah deljiva zadnja klop.

Ocena

Zunanjost (15)	10	Klasika s pridihom mladosti, Aveo gre po zunanjosti v korak s časom.
Notranjost (140)	97	Če ne bi bilo utesnjenosti na sprednjih sedežih, bi lahko dobil zavidljivo visoko oceno.
Motor, menjalnik (40)	25	Motor je za tak avto kar pravšnji, malce velika je le poraba, medtem ko je menjalnik prepočasen.
Vozne lastnosti (95)	51	Dokler je za volanom umirjen voznik, gre vse kot po maslu, Aveo pa nikakor ne mara živahnega voznika.
Zmogljivosti (35)	20	Mlinček zmore dovolj moči za povsem spodobno pospeševanje in doseganje končne hitrosti.
Varnost (45)	29	Testni avto je bil opremljen z dvema varnostnima blazinama in s parom bočnih zaves.
Gospodarnost (50)	31	Kljub vsemu je drag, celo predrag. A tisti, ki želi limuzino bo, vseeno dobil za svoj denar veliko avtomobila.
Skupaj	**263**	Novi Aveo prepriča s svojim videzom, ki je vsekakor svež in mladosten, a hkrati dovolj eleganten, da vzbuja zanimanje starejših voznikov. Je tudi zelo uporaben, ko govorimo o njegovi prostornosti (zadnja klop in velik prtljažnik). Manj pa navduši s svojimi voznimi lastnostmi in porabo, zato nikakor ni za zahtevne voznike, ki radi vozijo živahno. Konec koncev je za ponujeni paket tudi cena precej visoka, saj za ta denar dobite že lepo opremljenega Renaulta Clia ali celo Nisanovega Nota.

OCENA avto magazin 1 2 **3** 4 5

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

HVALIMO IN GRAJAMO

- prostornost na zadnji klopi
- velik prtljažnik
- klasična limuzinska oblika
- oprema

- stabilnost med živahno vožnjo
- na sprednjih sedežih ni dovolj prostora za kolena
- počasen in nenatančen menjalnik
- odpiranje prtljažnika
- cena testnega vozila