

besedilo: Dušan Lukič • foto: Aleš Pavletič



Cenejša alternativa

Limuzine v naših avtomobilskih krajih, razen v višjem in luksuznem razredu, niso prav priljubljene – a to še ne pomeni, da takšna limuzina ne more biti sprejemljiva izbira.

► Spriznjiti se je pač treba, da prtljažnik ni tako prilagodljiv kot pri petvratnih različicah avtomobilov (kljub možnosti podiranja zadnje klopi), a je s svojimi 450 litri sicer popolnoma dovolj velik za vsakdanjo, pa tudi dopustniško družinsko uporabo. Sicer pa enako velja za celotno notranjost vozila: spredaj bosta dokaj udobno (vzdožnega in višinskega pomika voznikevega sedeža bi bilo namreč lahko več) sedela dva odrasla, zadaj dva (tudi če nista več najmanjša) otroka. Potrebujete več? Lahko dobite več, a ne za takšno ceno. Cruze je namreč tudi v tej najbolje motorizirani in tudi najbolje opremljeni različici še vedno ugoden nakup. Za slabih 20 tisočakov poleg 150-'konjskega' dizla (o njem več v nadaljevanju) dobite tudi bogato varnostno (ESP, šest varnostnih blazin, tipalo za dež, prednje meglenke, komande avdiosistema in tem-

pomata na volanu) in drugo opremo. Dopolničati je treba (recimo) za navigacijo in ogrevanje sedežev, medtem ko so samodejna klimatizacija, lahka 17-palčna plastična, tempomat, parkirna tipala zadaj in izmenjevalnik CD-jev že serijsko vključeni v paket opreme LT.

Modra osvetlitev meritnikov in armaturne plošče utegne koga motiti, a je vsaj pri nas prevladalo mnenje, da je všečna, meritnik hitrosti je linearen in zato pri mestnih hitrostih premalo pregleden, zaslona potovalnega računalnika in avdio-sistema oziroma klimatizacije pa dovolj pregledna, tudi ko zunaj sijе sonce.

Pod motornim pokrovom ni novosti: štirivaljni turbodizel z oznako VCDI, ki še vedno zmore 110 kilovatov oziroma 150 'konjev' in je še vedno astmatičen v nižjih vrtljajih. V mestu je to lahko (tudi zaradi precej dolge prve prestave le petstopenjskega ročnega menjalnika) tudi moteče, motor pa zares zadiha šele nad številko 2.000. Zato je treba prestavno ročico uporabljati pogosteje kot sicer in zato je bila tudi testna poraba nekaj večja, kot bi bila lahko sicer – malenkost čez sedem litrov. Lahko pa preprosto doplačate za šeststopenjsko avtomatiko in uživate. In to je pravzaprav edino doplačilo, ki je v Cruzu potrebno. KK



Chevrolet Cruze 2.0 VCDi (110 kW) LT

Cena osnovnega modela: 18.850 EUR
Cena testnega vozila: 19.380 EUR

NAŠE MERITVE

T = 14 °C / p = 1.110 mbar / rel. vl. = 36 % / Stanje kilometrskega stevca: 3.877 km

POSPEŠKI

0-100 km/h:	9,4 s
402 m z mesta:	16,8 s (135 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV.):	12,4 s
80-120 km/h (V.):	13,9 s

NAJVEČJA HITROST

210 km/h
(V. prestava)

ZAVORNA POT

41,8 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje	7,1 l/100 km
-------------------------	--------------

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-vajni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 1.991 cm³ - največja moč 110 kW (150 KM) pri 4.000/min - največji navor 320 Nm pri 2.000/min.

Prenos moči: motor pogonjava prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 225/55 R 17 V (Kumho Solus KH17).

Mase: prazno vozilo 1.427 kg - dovoljena skupna masa 1.930 kg.

Meri: dolžina 4.597 mm - širina 1.788 mm - višina 1.477 mm - medosna razdalja 2.685 mm - prtljažnik 450 l - posoda za gorivo 60 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 210 km/h - pospešek 0-100 km/h

8,7 s - poraba goriva (ECE) 7,0/4,8/5,6 l/100 km,

izpust CO₂ 149 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ oprema
- ▲ sedenje
- ▲ oblika
- ▼ le petstopenjski menjalnik
- ▼ premalo prožen motor pod 2.000 vrtljajih

Končna ocena

Cruze je cenovno sicer ugoden, škoda pa je, da pri Chevroletu kupcem ne namenijo šeststopenjskega menjalnika, ki bi malce prikril anemičnost motorja v najnižjih vrtljajih.