

Nov obraz

Pri Chevroletu so šli v osnovi v enako smer kot drugi korejski proizvajalci avtomobilov. In da, prav ste prebrali, Epica je kljub Chevroletovim značkam zasnovana (seveda s precejšnjo podporo evropskega dela GM) in izdelana v Koreji, pri GM Daewooju. Pa to ni nič slabega. Konec koncev v Koreji izdelujejo tudi Hyundai, pa je Sonata, ki je najbolj neposreden tekmelec Epici (in sestrski Kii Magentis, seveda), popolnoma korekten avto in še več.

Od kod izvira Epica (ne ime, ampak tehnika)? Verjetno se še spomnite Daewoojeve Leganze. Njeno platformo, pri Daewooju so ji interno rekli V100, so leta 2000 popolnoma prenovili in izboljšali ter jo poimenovali V200. Pri nas smo ji rekli Daewoo Evanda (in v Evropi jih je šlo v promet več kot 10 tisoč). Obe so narisali v ItalDesignu. Letos so platformo V200 ponovno široko zastavljeno prenovili (potem ko je GM kupil Daewoo in je nastalo podjetje GM Daewoo Auto & Technology), ji vgradili nove motorje in dali novo ime: V250, pri nas Chevrolet Epica. In namesto Giugiaro se je pod obliko Epice podpisal kar hišni GM Daewoojev oblikovalski studio.

Da je Epica vzhodnjak, je po njenem videzu dokaj težko ugotoviti. Njen obraz sicer ne kaže potez, kakršne bi recimo pričakovali od avtomobila prave evropske znamke, a po drugi strani je dovolj svež, da pritegne pogled. Konec koncev njene luči utegnejo spomniti na BMW-jeve serije 5, recimo. Skratka, oblika je (vsaj glede na komentarje tistih mimoidoščih, ki so si avto na hitro ogledali) navzven očem všečna, zlasti ker ima bolj opremljena Epica serijsko 17-palčna kolesa.

Epica je kupcem na voljo le z dvema paketoma opreme, LS in LT. Razlik ni veliko, k oznaki LT pa pravzaprav spada precej več, kot bi glede na ceno pričakovali. Da je samodejna klimatizacija serijska, ni presenetljivo, toda avto, ki stane malenkost več kot 5,3 milijona tolarjev, je že serijsko opremljen tudi s tempomatom, usnjenim oblazinjenjem na električno nastavljivih in ogrevanih sedežih, šestimi varnostnimi blazinami, tipalom za dež, pomočjo pri parkiranju zadaj, radiorom, ki zna predvajati tudi z datotekami mp3 popisane cedeje (in ima izmenjevalnik za šest cedejev ter vhod za priklop zunanega vira) ...

Vse to za 5,3 milijona? Torej so morali nekje varčevati, kajne? Seveda, in na nekaterih mestih je to varčevanje zelo očitno in celo moteče. V Epici tako ne boste našli sistema za stabilnost vozila (ESP), tudi na seznamu doplačilne opreme ne. Sistem proti zdrsu pogonskih koles ima (izklopljiv), ESP-ja pa ne. Zaradi tega smo Epici pripisali velik minus, saj bi se morali pri GM zavedati, da je varnost (vsaj osnovna, in vanjo ESP vendarle spada) pred udobjem. Še en, a veliko manjši varnostni minus ji lahko pripišemo zadnji sedeži so tako mehki, da je nanje skoraj nemogoče čvrsto pritrditi otroški sedež, ki se ga pritrdi z varnostnim pasom - res pa je, da ima Epica pritrdišča Isofix. Take malenkosti je ob odločitvi o nakupu dobro imeti v glavi.

Ko smo že pri sedežih: ti niso, niti spredaj niti zadaj, nič posebnega, prej nasprotno, spadajo v spodnji del povprečja. Spredaj je vzdolžnega pomika dovolj za voznike, nižje od 190 centimetrov, zato pa Epica 'navduši' z visoko postavljenimi sedeži, ki oči tako visokega voznika postavijo skoraj v višino zgornjega roba vetrobranskega stekla. Nižji vozniki, ki morajo sedež premakniti bolj naprej, so se pritoževali nad tem, da so senčniki že zelo blizu glave. Sedenje samo je sicer udobno, a nekateri se na to, da je streha tako blizu glave oziroma da je zadnjica tako daleč od tal avtomobila, nikakor niso mogli navaditi. Poleg tega sedeži v ovinkih (tudi zaradi drsečega usnja) ne zagotavljajo prav nobene bočne opore. Po tej plati je Epica avtocestna križarka, ki se izkaže predvsem s tem, da tudi po daljših poteh hrbet ne trpi, voznik in sopotnik pa ostaneta presenetljivo spočita (vsaj kar se sedenja tiče). Zadaj

V teh časih, ko se v posameznih avtomobilskih razredih gnete na desetine avtomobilov, je odločitev, s čim pritegniti kupca, še toliko pomembnejša. Avtomobili so si podobni in kupcu je treba dati razlog, da se odloči.



je položaj malce slabši. Prostora je sicer dovolj, a zaradi premekega sedalnega dela zadnje klopi se lahko višji potniki pritožijo čez neudobno sedenje - po drugi strani pa bo zaradi tega manj kot pri marsikaterem tekmecu trpel tisti, ki bo prisiljen zadaj sedeti na sredini.

Prtljažnik, velik 435 litrov, je za bolj ali manj vsakdanje potrebe zadovoljiv, tudi odprtina (ki je pri limuzinah vedno problematična) je dovolj velika, da ne bo povzročala težav, milo rečeno nerazumljivo pa je dejstvo, da pokrov prtljažnika nima gumba za odpiranje. Odprete ga lahko s pritiskom na gumb na vozniških vratih, če ste zunaj avta, pa le s pritiskom na gumb daljinskega upravljalnika ali s ključem. In ko smo že pri ključih: varčevanje je vidno tudi tukaj. Ključa tako



Test | Chevrolet Epica 2.0 LT



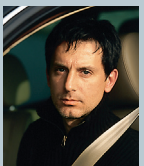
Iz oči v oči



Zunaj mi je všeč, notri malce manj. Predvsem me motijo stvari, ki so me že v Evandi (predhodniku, čeprav tega pri Chevyju nočejo slišati): previsoko sedenje, premeško podvozje, prenašanje vibracij na volanski obroč in pretrd menjalnik. Ponuja pa presenetljivo uglajen motor, bogato opremo in veliko prostora za razmeroma malo denarja. *Aljoša Mrak*



Zunanost in notranost sta tipično azijska, ali če hočete ameriška. In v teh pogledih me Epica ni prepričala. Me je pa z motorjem. Dvolitrski šestvaljnik se morda sliši nekoliko skromno, toda glede na to, komu je namenjena ta limuzina, si boljšega motorja v nosu Epice ne znam predstavljati. Šestvaljnik teče tiho, navdušuje s prožnostjo v spodnjem delovnem območju in je vse prej kot podivjan. *Matevž Korošec*



Pa, v bistvu kar zanimiva reč. Značilno mehko vzmetena, morda celo preveč (a kakor za koga), me je pa navdušil motor. Tako mirnega in tihega prostega teka že lep čas nisem doživel. Sicer pa: zanimiva kombinacija tehnike, udobja in prostornosti na način, da ta stvar potem ne stane 10 in več milijonov. *Vinko Kernc*

poceni videza že dolgo nismo imeli v rokah. Tanek, z istim gumbom za odklepanje in zaklepanje in nezložljiv vsekakor ni primerek ključa, ki bi spadal k sodobnemu avtomobilu.

Bolje se Epica izkaže z vozniskega sedeža. Merilniki so pregledni in očesu všečni, kljub dejstvu, da je volan nastavljen le po nagibu (in ne po višini, kar je bolje) in globini, udobnega položaja za volanom ni težko najti (če seveda odštejemo bližino strehe), večina stikal je nameščenih tako, da je njihova uporaba netežavna, tudi radio in stikala sistema gretja in zračenja so pregledna. Na žalost si klimatizacija prisluži manjši minus, saj jo je le težko nastaviti tako, da ne bi v voznikovo glavo od nekdaj pihal zrak - kar pa je predvsem posledica dejstva, da je sedenje previsoko in v glavo piha tudi zrak, ki potuje proti strehi iz zračnikov, nameščenih ob vetrobranskem steklu. Je pa klimatska naprava zelo zmogljiva in nima nobenih težav s hlajenjem Epice tudi v najbolj vročih dneh.



▲ Potovalni računalnik si zaslon deli s klimatizacijo, precej prostora na njem pa zasede nepotreben kompas (ki je posledica tega, da si Epica ta zaslon deli s terencem Captivo), namesto njega bi bila bolj potrebna ura. Ključ sodi krepko v preteklo stoletje: tanek, neugleden, nezložljiv, z istim gumbom za odklepanje in zaklepanje.

V notranjosti uporabljeni materiali so večinoma prepričljivi, armaturna plošča ni trda, res pa je spodnji del sredinske konzole izdelan iz tako nežne plastike, da se ob pritisku s kolenom premakne za nekaj milimetrov, ploščica na prestavni ročici se premika sem in tja in spoji med deli bi lahko bili natančnejši.

»V notranjosti uporabljeni materiali so večinoma prepričljivi.«

Skratka: Epico malce muči dvojna osebnost. Po eni strani za svoj denar kupec dobi veliko opreme in veliko avtomobila, na drugi strani pa se je treba prav zaradi tega (in nizke cene) sprijazniti z nekaterimi pomanjkljivostmi, ki jih v evropskih avtomobilih že dolgo nismo več vajeni.

Test | Chevrolet Epica 2.0 LT

Podobno je tudi pri mehaniki. V Epici si lahko zaželite dvo- ali dvoinspollitrski šestvaljnik (bencinski, seveda), v testni pa je bila šibkejša različica. Še tolažba za vse ljubitelje dizlov: naslednje leto prihaja dizel s sistemom skupnega voda in 150 'konji' ter filtrom trdnih delcev.

Šibkejši vrstni šestvaljnik premore dva litra prostornine, iz katere so inženirji (gre za Daewoojev motor, ne za kakšno različico ameriškega železja) izvlekli 144 'konjev'. Priznati je treba, da so ti konji bolj kot ne papirnati, vsaj po občutku, saj daje motor precejšen občutek neprožnosti. V resnici (glede na rezultate



- ▲ Prtljavnika Epice se na žalost ne da odpreti normalno, za to boste potrebovali ali kjuč ali pa boste morali pritisniti na gumb na voznikovih vratih.
- ▼ Digitalna ura je podnevi zaradi odsefov nečitljiva.



meritev) se izkaže, da je lahko Epica tudi dovolj poskočna, če voznik motor zavrti do rdečega polja na merilniku vrtljajev. Motor se na to odzove s prav uživaškim šestvaljnim renčanjem, ki ga od avtomobila tega cenovnega razreda ne bi pričakovali - in je lahko za koga že povsem zadosten razlog za nakup. Konec koncev: koliko lastnikov avtomobilov tega razreda pa se lahko pohvali, da se pod motornim pokrovom njihovega avtomobila skriva šestvaljnik?

Pri meritvah prožnosti motor ni nadušil. Spada sicer malce pod povprečje razreda, še vedno pa v četrti oziroma peti prestavi (šeststopenjski menjalnik bi bil dobrodošel, a bi seveda pomenil tudi višjo ceno) pospešuje dovolj odločno, da ni veliko počasnejši od primerljivih avtomobilov. Osnovni mestni tempo se bo dalo držati tudi pri lenarjenju s pretikanjem, kakšne poskočnosti pa do 3.500 vrtljajev ne pričakujte. Če niste hitre sorte, težav ne bo. In če nimate težke desne noge, tudi poraba ne bo prevelika. Še več, ob normalni vožnji (tudi mestni) ponavadi ni preseгла 11 litrov, padla pa je tudi že pod 10. Želje po hitrejšem napredovanju po cesti tale šestvaljnik ne kaznuje prehudo, saj veliko čez 13 litrov poraba ne seže tudi ob resnem priganjanju.

Da Epica ni tehnični biser, dokazuje menjalnik. Prestavna razmerja so dokaj dobro izračunana, vendar so gibi prestavne ročice predolgi in preveč zatikajoči, nekako na ravni prejšnje generacije menjalnikov korejske konkurence.

Podvozje je nastavljeno predvsem na udobje, zato ni čudno, da Epica dokaj dobro blaži udarce izpod koles, zanimivo pa je dejstvo, da kljub temu nagibanja karoserije v resnici ni toliko, kot bi zaradi visokega sedenja pričakoval voznik. Lega na cesti je seveda pričakovana: izrazito podkrmarjenje. Ker avto nima sistema za stabilnost, je razveseljivo dejstvo, da zadek ne kaže želje po neobvladljivih reakcijah tudi ob ostrejših manevrih. Vozniškega užitka Epica sicer ne zagotavlja (tudi zaradi krmilnega mehanizma, ki daje premalo povratnih informacij), je pa tudi med ovinki dovolj zanesljiva, da lahko z njo vozite mnogo hitreje, kot bi pričakovali. In ker so tudi zavore (kljub nenatančnemu občutku ter dolgemu in mehkeemu gibu stopalke) zanesljive, lahko Epico po njeni voznosti mirno umestimo v (nižje) povprečje.

In to je tudi bistvo Epice: je povprečna, tu in tam podpovprečna, a s ceno in opremo tudi krepko nadpovprečna. Za odločitev, kupiti ali ne, je treba ugotoviti le, katere lastnosti vam pomenijo več in katere manj. Šestvaljnik v nosu je le dodaten plus. ■

Koliko stane SIT

DODATNA OPREMA	
Kovinska barva	91.100
NEKATERI NADOMESTNI DELI	
Prednji žaromet s smernikom	104.200
Prednja meglenka	4.100
Prednji odbijač	160.900
Okrasna maska z znakom	53.600
Prednja šipa	174.700
Prednji blatnik	65.800
Zadnji odbijač	177.800
Zunanje ogledalo	102.700
Lahko platišče 17"	84.800

Tabela konkurence

Model	Chevrolet Epica	Hyundai Sonata	Mazda6	Opel Vectra
	2.0 LS	2.0 CVT GLS/Top-K	2.0 TE	1.8 Essentia
motor (zasnova)	6-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1993	1998	1999	1796
največja moč (kW/KM pri 1/min)	104/142 pri 6300	106/145 pri 6000	108/147 pri 6500	103/140 pri 6300
največji navor (Nm pri 1/min)	187 pri 3800	188 pri 4250	184 pri 4000	175 pri 3800
dolžina × širina × višina (mm)	4804 × 1807 × 1449	4800 × 1832 × 1475	4670 × 1780 × 1435	4611 × 1798 × 1460
največja hitrost (km/h)	207	205	208	210
pospešek 0-100 km/h (s)	9,9	11,7	9,7	10,7
poraba goriva po ECE (l/100 km)	11,4/6,3/9,0	10,2/6,4/7,8	10,8/6,0/7,8	10,0/5,7/7,2
cena osnovnega modela (SIT)	4.673.000	4.618.000	5.390.000	5.007.000

Chevrolet Epica 2.0 LT

CENA: (GM Southeast Europe)

Osnovni model: 5.239.000 SIT

Testno vozilo: 5.330.000 SIT

Moč: 104 kW (142 KM)

Pospešek: 11,5 s

Največja hitrost: 197 km/h

Povprečna poraba: 10,7 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]:	876.000
material:	201.860	kasko zavarovanje [2]:	979.500
gorivo	2.790.560		
gume [1]:	594.000	Skupaj:	9.052.810
izguba vrednosti po 3 letih:	3.500.000	Strošek za prevoženi km:	90,5 SIT/km

[1] - upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum

[2] - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

NAŠE MERITVE

(T=16 °C / p= 1029 mbar / rel. vl.: 51 % / Gume: Goodyear Eagle NCT5 / Stanje km stevca: 2151 km)

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-100 km/h:	11,5
402 m z mesta:	17,8
	(128 km/h)
1000 m z mesta:	32,3
	(164 km/h)

Prožnost

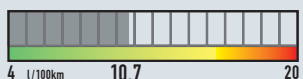
50-90 km/h (IV):	13,9
80-120 km/h (V):	21,0

Največja hitrost

197 km/h (V. prestava)

Poraba goriva

najmanjše povprečje	9,7
največje povprečje	13,3
skupno testno povprečje	10,7

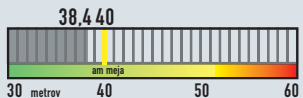


Trušč v notranjosti

Prestava	III.	IV.	V.	dB
50 km/h	55	54	53	
90 km/h	62	61	60	
130 km/h	67	65	64	
Prosti tek				36

Zavorna pot

od 100 km/h: 38,4 m
(AM meja 40 m)



Napake med testom

- brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

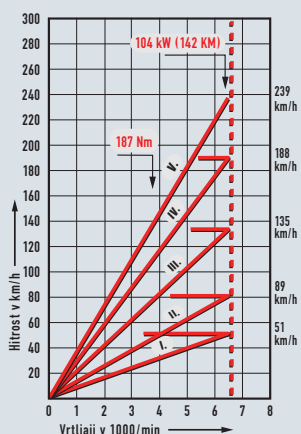
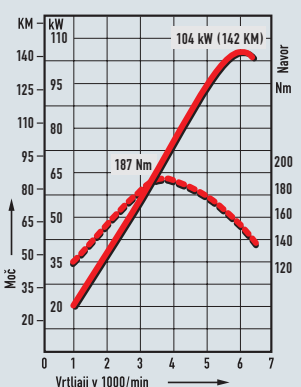


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

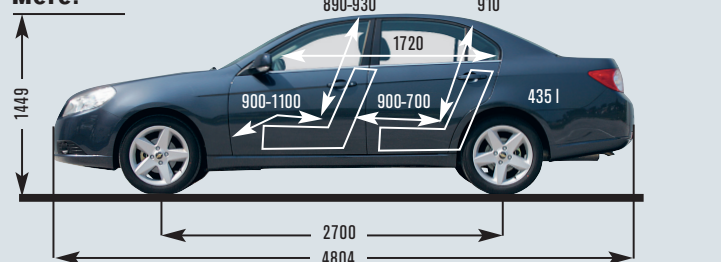


Po pravici si Epica za užitek zasluži enko, a zaradi zvoka, ki ga proizvaja šestvaljni, naj bo. V poplavi dizelskega ropota je njen motor prava osvežitev.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 6-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 75,0 × 75,2 mm - gibna prostornina 1993 cm³ - kompresija 10,2 : 1 - največja moč 104 kW (142 KM) pri 6300/min - srednja hitrost bata pri največji moči 15,8 m/s - specifična moč 52,2 kW/l (71,0 KM/l) - največji navor 187 Nm pri 3800/min - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - večtočkovni vbrizg goriva. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,550; II. 2,050; III. 1,350; IV. 0,970; V. 0,760; vzvratna 3,333 - diferencial 4,180 - platišča 7J × 17 - gume 215/50 R 17 V, kotalni obseg 1,95 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 36,8 km/h. **Voz in obese:** limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, trikotni prečni vodilji, stabilizator - zadaj posamični obesi, večvodiljska 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 skrajnimi točkama. **Mase:** prazno vozilo 1500 kg - dovoljena skupna masa 1945 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1700 kg, brez zavore 700 kg - dovoljena obremenitev strehe ni podatka. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 207 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,9 s - poraba goriva [ECE] 11,4/6,3/9,0 l/100 km

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1807 mm - kolotek spredaj 1550 mm - zadaj 1545 mm - rajdni krog 10,8 m.

Notranje mere: širina spredaj 1500 mm, zadaj 1490 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, zadnja klopi 500 mm - premer volanskega obroča 390 mm - posoda za gorivo 65 l.



Prostornina prtljavnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):

1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 2 × kovček (68,5 l); 1 × kovček (85,5 l)

Pomembnejša serijska oprema: prednji varnostni blazini - bočni varnostni blazini - varnostni zavesi - ABS - sistem proti zdrsu pogonskih koles - servo volan - pet vzglavnikov - pet tritočkovnih varnostnih pasov - samodejna klimatska naprava - 4-električni pomik šip - z usnjem prevlečen volanski obroč - električno ogrevani in pomični vzvratni ogledali - radijski sprejemnik s CD-jem - CD-izmenjevalnik - po višini in dosegu nastavljiv volanski obroč.

Ocena

Zunanost (15)	12	Videz je dokaj svež, a preveč anonimen, da bi si zaslužila višjo oceno.
Notranost (140)	102	Za volanom se sedi previsoko, sicer pa Epica razveseli z dovolj prostora in bogato opremo.
Motor, menjalnik (40)	27	Šestvaljni je ena boljših strani avtomobila, razočara menjalnik oziroma gibi prestavne ročice.
Vozne lastnosti (95)	61	Korejski avtomobili na tem področju nikoli niso prilezli visoko in tudi Epica ni izjema.
Zmogljivosti (35)	18	144 'konjev' z Epico nima pretežkega dela, a bi šestvaljni lahko bil tudi prožnejši.
Varnost (45)	31	Odsotnost stabilizacijskega sistema je za Epico velik minus.
Gospodarnost (50)	31	Poraba goriva je povsem sprejemljiva, razočara garancija (ni mobilne garancije), navduši cena.

Skupaj 282

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

Chevrolet Epica bo odlična izbira za tiste, ki si želijo velik, cenovno ugoden in z opremo dobro založen avto. Velik adut je šestvaljni v nosu, velik minus odsotnost sistema ESP. V vsakem primeru je Epica vsaj tako dobra kot neposredna konkurenca. Za prvi poskus v tem razredu si Chevrolet zasluži pohvalo.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ zvok motorja
- ▲ poraba
- ▲ cena
- ▲ oprema
- ▲ zelo malo hrupa pri visokih hitrostih
- ▼ previsoko sedenje voznika
- ▼ pokrov prtljavnika nima ročice za odpiranje
- ▼ tu in tam slabša kakovost materialov in izdelave
- ▼ ni sistema za stabilnost
- ▼ volan ni nastavljiv po višini