



Vedno boljše

Morda se bo zdelo komu neverjetno, a Chevroletovi avtomobili postajajo, odkar so pod okriljem velikega očeta General Motorsa, z vsakim novim modelom boljši. Prvi, ki je začel pot izboljšav, je bil mali Kalos, sledila mu je Nubira, zdaj pa je tu že Lacetti.

Besedilo **Peter Humar** Foto **Aleš Pavletič**

Da proizvajalci zaradi zniževanja stroškov proizvodnje uporabljajo enake sestavne dele za več različnih modelov, že vsi vemo. Vemo tudi, da v veliki večini primerov proizvajalci uporabijo podvozje oziroma tehniko manjšega avtomobila in nanj povežejo karoserijo večjega

modela. Enim tovrstna predelava uspe, drugim pač ne. No, pri Chevroletu so ta pristop obrnili v drugo smer in iz večjega avtomobila razvili manjšega.

Podobno kot pri prejšnji Nubiri so tudi tokrat limuzinski različici odrezali zadek in nanj nataknili peta vrata. S tem je Lacetti

obdržal tehnične lastnosti večje Nubire, ki so le zapakirane v manjši paket. Ena pglavitnih prednosti pri tem je, da je medosna razdalja 2,6 metra ostala nespremenjena. Da je to za ta avtomobilski razred spodobna vrednost, potrdi tudi dejstvo, da se Lacetti uvršča po tej plati v razredni

vrh, kar bodo ne nazadnje občutili tudi potniki v notranjosti.

Tako bodo potniki v prvi in v drugi vrsti našli dovolj vzdolžnega prostora za kolena, zaradi dolgih zadnjih vrat pa bo tudi dostop do druge vrste sedežev razmeroma enostaven. Za udobje poskrbijo tudi odmerjeni centimetri

nad glavami potnikov. Tako prostora ne bi smelo biti premalo za potnike s telesno višino do največ 185 centimetrov. Za 'dvometraše' pa se bo našlo kakšen centimeter več prostora nad glavo prej na prednjih sedežih kot na zadnjih.

Tako kot je razmeroma dobro poskrbljeno za potnike, je dobro poskrbljeno tudi za njihove drobnarije. Prednja potnika bosta zelo verjetno s pridom uporabljala velik odlagalni prostor pred prestavno ročico in malo manjšo, a še vedno zelo uporabno luknjo (ta je lahko tudi držalo za pijačo) ob ročici mehanske zavore med sedežema. Za zemljevide in podobne stvari pa so chevroletovci pripravili štiri ozke žepe v oblogah prednjih in zadnjih vrat. Za odlaganje mobilnih telefonov, denarnic in

podobne krame bodo potniki na zadnjih sedežih gotovo uporabili priročen in uporaben velik, a nepokrit prostor, ki se nahaja med naslonjaloma prednjih sedežev.

K počutju v kabini prispevajo tudi bolj kakovostna plastika na nekaterih delih armaturne plošče, za korejske avtomobile razmeroma dobro uspela barvna usklajenost srebrne sredinske konzole in svetlosivih oblog, katerih enobarvnost uspešno razbije ravno pravšnji dodatek črnine na vrhu armaturne plošče in 'vložkih' na oblogah vrat. Svoje naredijo še povprečna zvočna izolacija, dobra splošna ergonomija z dobro razporejenimi stikali in dobro odmerjen voznikov delovni prostor. Tako velika večina voznikov v Lacettiju najbrž ne bo pogrešala na-

stavljenosti volanskega obroča po dosegu (ta je nastavljiv samo po višini), saj je njegova osnovna namestitev dobra. To bodo potrdili tudi višji posamezniki, ki bodo zaradi dobre ergonomije sedenja vedno dobro videli merilnike, saj

Navsezadnje so inženirji morali uspešno podarjenecentimetre v kabini vzeti nekje drugje.

jih v nobenem primeru ne zakriva volanski obroč.

Podpovprečen pa je prtljažnik. Govorimo seveda o njegovi prostornosti. Ker so inženirji uspešno podarjene centimetre v kabini morali vzeti nekje drugje, ni nič čudnega, da tovarniški podatki obljublajo vsega 275 litrov prostora za prtljago. A kot se za kombilimuzine spodobi, lahko tu-

di v Lacettiju s podiranjem naslona zadnje klopi osnovne litre povečate na uporabnejših 1045 litrov. Na žalost pa tudi tu ne gre brez drobnega tiska. Uporabnost povečanega prostora deloma omeji približno 9 centimetrov visoka

stopnička, ki jo tvorita hrbtišče poklopljenega naslona zadnjih sedežev (sedalni del se ne zloži) z dnom prtljažnika. So pa pri Lacettijevem prtljažniku oziroma njegovem pokrovu odpravili zamero, na katero smo naleteli pri Nubiri. Manjši bratec ima tako v notranji oblogi prtljažnih vrat dodan opriemek za 'čistoročno' zapiranje. Na drugi strani boste peta vrata odpr-



Običajna siva enobarvnost je razbita s črnim zgornjim delom armaturne plošče, srebrno sredinsko konzolo in svetlosivim spodnjim delom armaturne plošče. Kolena zadnjih potnikov zaradi zadostne količine vzdolžnih centimetrov ne bodo trpela. Poznano iz Nubire, povprečna založenost s podatki in dobra preglednost: merilniki.

Drugo mnenje



Matevž Korošec Avtomobili, ki smo jih nekoč poznali pod oznako Daewoo, so v marsičem močno napredovali. Poglejmo samo Lacettija. Obliki težko kaj očitamo, enako velja tudi za materiale v notranjosti. Seveda govorimo o avtomobilu nižjega cenovnega razreda. Celo ergonomija voznikovega delovnega prostora je v marsičem izboljšana, morda peša le še mehanika. Osnovni motor je šibek, kar postane posebno očitno ob delujoči klimatski napravi. Vzmetenje je premehko, volan in menjalnik premalo natančna, podobno pa bi lahko zapisal tudi za občutek na pedalih. Toda to bodo opazili le zahtevnejši vozniki.



Vinko Kernc Zunanost je veliko bolj napredna od notranjosti. Navzven je že videti kot povsem konkurenčen avtomobil evropskega okusa, znotraj pa mu še malo manjka. Je pa res, da je vse skupaj nerazdružljivo povezano z denarjem. Še vedno namreč velja, da za svoj denar veliko dobite. Samo imidža ne pričakujte.



Saša Kapetanovič Če gledamo z vidika cene, tako kot bo večina kupcev, boste dobili soliden avto za malo denarja. Pa še z oznako Chevrolet na nosu. Napredek v oblikovalskem oddelku Chevroleta je opazen. Sploh pri zadku, ki je nekoliko bolj zaobljen in s privlačnimi lučmi. Nekoliko moteče je prestavno razmerje. Škoda le, da je v notranjosti cenena plastika, ki močno pokvari končni vtis o avtu.

li z vgrajeno ročico, ki je nad registrsko tablico. Ta izvedba je nedvomno bolj priročna kot pri Nubiri, kjer odpirate pokrov prtljažnika z električnim stikalom, ki je vdelan v oblogo voznikovih vrat.

Pod prednjim pokrovom je avtomobil poganjal najšibkejši pogonski mlinček v Lacettijevi ponudbi. Kot je v navadi, prva stopnička v ponudbi nikoli ne napoveduje športnih zmogljivosti. Seveda tudi tokrat nismo bili prijetno presenečeni, saj razvije tehnično povprečen izdelek (ohišje motorja iz sive litine, glava motorja iz lahke litine in štiriventilska tehnika, ki jo poganjata dve odmični gredi) iz 1,4 litra delovne prostornine največ 69 kilovatov oziroma 94 konjskih moči pri 6300 vrtljajih glavne gredi na minuto in 131 njutonmetrov pri 4400 vrtljajih na minuto. Motor s takšnimi zmogljivostmi pa milo rečeno ni dovolj zmogljiv, da bi v Lacettiju prepričal s poskočnostjo in dirkaškimi zmogljivostmi. Zato pa njegovo delovanje spremljajo miren tek in do približno

4000 motornih vrtljajev na minuto sprejemljiva zvočna zadušenosť motornega trušča. Nad mejo 4000 vrt/min spremlja vožnjo neprijetno bobnenje, ki zelo verjetno izvira iz pogonskega sklopa. V prid malemu pogonskemu mlinčku govori tudi njegova gospodarnost z gorivom. Ta je v povprečju znašala okoli osem litrov neosvinčenega bencina na sto kilometrov. V najslabšem primeru se je lahko zavih-tela tudi do deset litrov, a se je hkrati ob izrazito varčni vožnji lahko spustila tudi rahlo pod mejo sedmih litrov na sto kilometrov poti. Kljub ugodnejši vožnji z manjšim motorjem pa vseeno priporočamo doplačilo za zmogljivejši 1,6-litrski štirivaljnik. Ta se je dobro odrezal že v Nubiri, tako da ni bojazni, da se ne bi izkazal za dobrega sopotnika tudi v manjšem in lažjem Lacettiju.

Podobno umirjeno kot motor se obnese med vožnjo tudi ročni petstopenjski menjalnik. Ta namreč neagresivno vožnjo s počasnimi pretikanji pospremi z lah-



Obliko Lacettija je zrisal priznani oblikovalec Giugiaro. Do podpovprečno velikega prtljažnika dostopate s kljuko, ki je nameščena nad registrsko tablico. Pokrov prtljažnika lahko zaprete s 'čistoročnim' notranjim oprimkom. 1,4-litrski motorček ima z Lacettijem in potniki v njem dosti dela. Pohvali se lahko z razmeroma ugodno porabo goriva.

kotnimi vklopi prestav, po drugi strani pa se občutneje upira hitre- mu in grobemu pretikanju, kar je še toliko bolj opazno, ko je avto- mobil mrzel.

Enako tudi Lacettijeve štiri okončine niso bile razvite za izra- zito dinamično vožnjo. Če večino užitka iz vožnje pobere podpov- prečno odziven in 'čigumijast' ob- čutek slabo povratno povednega volanskega mehanizma, pa je do- bro razmerje med dinamiko in

udobjem vožnje inženirjem uspe- lo pri vzmetenju. To je po eni strani dovolj čvrsto, da nagibanja karoserije v ovinkih niso pretira- mo.

V prid malemu pogonskemu mlinčku govori zmer- na poraba goriva.

na, in vendar tudi dovolj mehko, da udobje vožnje tudi na daljših poteh ne trpi.

Iz predloženega je razvid- no, da je Lacetti avtomobil, ki po-

skuša prepričati potencialne kup- ce predvsem z udobjem vožnje (vzmetenje), zmerno porabo gori- va (1,4-litrski motor), s prostor-

V prid malemu pogonskemu mlinčku govori zmer- na poraba goriva.

nostjo za potnike (velika medosna razdalja) in seveda ceno.

V povprečju potrebujete da- nes za nakup vstopnega modela v spodnjem srednjem avtomobil-

skem razredu, v katerega se uvr- šča tudi Lacetti, približno 3 mili- jone tolarjev ali več. Lacettija 1.4 SE (s klimatsko napravo) pa dobi- te že za 2,6 milijona tolarjev.

Mislimo, da se lahko na podlagi opisanega tudi vi strinjate z nami, da postajajo Chevroletovi izdelki v vsakim novim modelom boljši in boljši. In najboljše pri tem je, da kljub temu ostajajo še naprej med cenovno najbolj do- stopnimi vozili na trgu. ■

KOLIKO STANE	SIT
Dodatna oprema	
Kovinska barva	51.300
Nekateri nadomestni deli	
Prednji žaromet s smernikom	64.200
Prednja meglenka	17.400
Prednji odbijač	71.300
Okrasna maska	28.500
Prednja šipa	78.400
Znak	2.600
Prednji blatnik	42.800
Zadnji odbijač	71.300
Zunanje ogledalo	31.000
Kolesni pokrov 15"	6.100

Tabela konkurence				
Model	 Chevrolet Lacetti1.4 SE	 Hyundai Accent 1.3 GL	 Nissan Almera 1.5 Visia	 Opel Astra 1.4 Viva
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1399	1341	1497	1389
največja moč (kW/KM pri 1/min)	69/94 pri 6300	62/84 pri 5500	72/98 pri 6000	66/90 pri 6000
največji navor (Nm pri 1/min)	131 pri 4400	116.7 pri 3000	136 pri 4000	125 pri 4000
dolžina × širina × višina (mm)	4295 × 1725 × 1445	4215 × 1680 × 1395	4197 × 1706 × 1448	4110 × 1709 × 1425
največja hitrost (km/h)	175	173	177	180
pospešek 0-100 km/h (s)	11.6	12.7	13.1	12.0
poraba goriva po ECE (l/100 km)	9.3/5.9/7.1	8.2/5.1/6.2	8.7/5.5/6.7	9.7/5.8/7.2
cena osnovnega modela (SIT)	2.602.000	2.417.000	3.011.000	2.647.000

Chevrolet Lacetti 1.4 SE

CENA: [Opel Southeast Europe]
OSNOVNI MODEL: 2.602.000 SIT
TESTNO VOZILO: 2.602.000 SIT

Moč: 69 kW (94 KM)
Pospšek: 14,3 s
Največja hitrost: 170 km/h
Povpr. poraba: 8,1 l/100 km

Garancija:
3 leta ali 100.000 prevoženih kilometrov splošne garancije, 6 let garancije za prerjavenje, mobilna garancija
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:	113.400	obvezno zavarovanje (2):	591.600
material:	237.740	kasko zavarovanje (2):	480.000
gorivo	1.640.250		
gume (1):	323.200	Skupaj:	5.486.190
izguba vrednosti po 6 letih:	2.100.000	Strošek za prevoženi km:	54,9 SIT/km

(1) - upoštevali smo 2 kompleta letnih gum in 2 kompleta zimskih gum
(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 6 letih

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški s
0-100 km/h: 14,3
402 m z mesta: 19.0 (116 km/h)
1000 m z mesta: 35.3 (144 km/h)

Prožnost s
50-90 km/h (IV.): 17,7
80-120 km/h (V.): 29,1

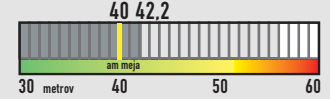
Največja hitrost 170 km/h
(V. prestava)

Poraba goriva l/100 km
najmanjše povprečje 6,9
največje povprečje 10,3
skupno testno povprečje 8,1



Trušč v notranjosti dB
Prestava III. IV. V.
50 km/h 57 56 56
90 km/h 63 62 60
130 km/h 71 67 66
Prosti tek 36

Zavorna pot m
od 100 km/h: 42,2
(AM meja 40 m)



Okolišne meritve: t = 13 °C / p = 1031 mbar / rel. vl. = 52 % / Gume: Kumho Powermax 769 / Stanje kilometrskega števila: 1321 km

Diagram menjalnika:

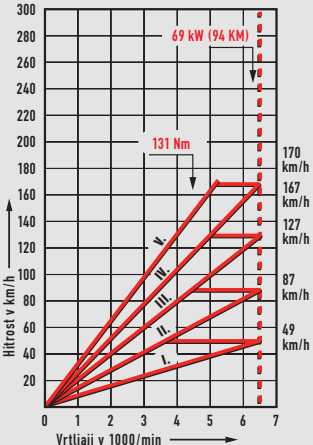
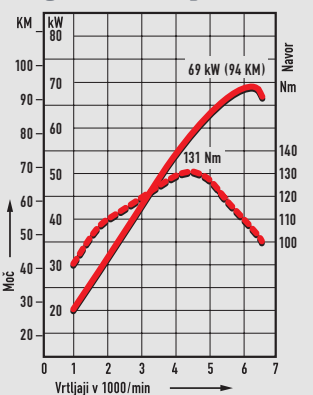


Diagram motorja:



Užitek v vožnji:

😊😊😊😊😊

V vožnji z Lacettijem 1.4 ne boste uživa- li. Za to bodo poskrbeli šibek motor, ne- komunikativen volanski mehanizem in počasen menjalnik.

Napake med testom
- brez napak

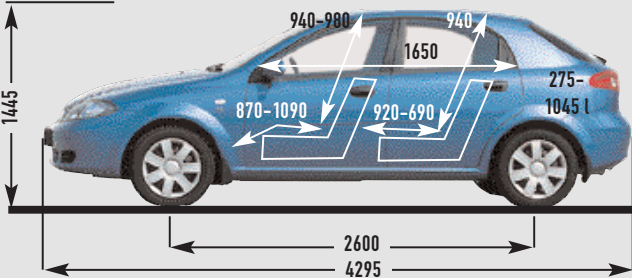
ocena

Zunanost [15]	12	Nobenih oblikovnih šokov kot, recimo, pri Meganu. Kakovost izdelave je dobra.
Notranjost [140]	104	V kabini pozdravljamo prostornost okoli potnikov, a grajamo majhen prtljažnik. Splošna ergonomija v kabini je do- bra, zvočna izolacija pa premalo učinkovita nad 4000 motornimi vrtljaji na minuto.
Motor, menjalnik [40]	23	Motor po tehnični plati ne izstopa, kot velja tudi za slabe zmogljivosti. Na tem mestu priporočamo nakup 1,6-litrsk-ega motorja. Menjalnik je počasen in preračunan predvsem za umirjeno in varčno vožnjo.
Vozne lastnosti [95]	65	Vozne lastnosti niso odlika Chevroletov. Dovolj čvrsto podvozje sicer ne dopušča pretiranega nagibanja karoserije v ovinkih, a zato volanski mehanizem voznika preveč izolira od dogajanja pod prednjimi kolesi.
Zmogljivosti [35]	11	Vstopna motorizacija zahteva svoj davek. 1,4-litrski štirivaljnik v nobenem primeru ne prepriča z zmogljivostmi.
Varnost [45]	29	Zavorna pot je slabša od pričakovanega rezultata. Med varnostno opremo pogrešamo bočni varnostni blazini in var- nostni zavesi. O vgradnji stabilizacijskih sistemov pri Chevroletu očitno še nekaj časa ne bodo razmišljali.
Gospodarnost [50]	39	Nakup Lacettija je ugoden, za ta denar pa dobite spodoben avtomobil. Poraba goriva je ugodna, garancijske obljube pa korejsko bogate.
Skupaj	283	Dobra trojka sicer priča o povprečnosti celotnega paketa. Če pri nakupu izberete močnejši motor, bi bila ocena ver- jetno dosti ugodnejša. Tako Lacetti prepriča predvsem s prostorno in dokaj uporabno zasnovano kabino ter dobrim razmerjem med ceno in paketom avtomobila.

OCENA  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

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1725 mm - kolotek spredaj 1480 mm - zadaj 1480 mm - rajdni krog 11,0 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1470 mm, zadaj 1450 mm - dolžina sedalnega de- la prednji sedež 470 mm, zadnja klop 460 mm - premer volanskega obroča 380 mm - posoda za gorivo 60 l.



Prostornina prtljažnika 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).

Pomembnejša serijska oprema: prednji varnostni blazini - ABS - servo volan - pet vzglavnikov - 5 tritočkovnih varnostnih pasov - klimatska naprava - električni pomik šip spredaj - električno ogrevani in pomični vzratni ogledali - radijski sprejemnik - pravo rezervno kolo - po višini nastavljev voznikov sedež.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ cena vozila
- ▲ udobno podvozje
- ▲ poraba goriva
- ▲ prostor za potnike
- ▲ uporabnost odlagalnih prostorov za drobnarije

- ▼ nad 4000 vrt/min slaba zvočna izolacija
- ▼ velikost prtljažnika
- ▼ počasen menjalnik
- ▼ nekomunikativen volanski obroč
- ▼ zavorna pot