



Daevrolet

Daewoo se je (na nekaterih trgih, med drugim tudi na slovenskem) pred kratkim, pod taktirko velikega očeta General Motorsa, preimenoval v znamko Chevrolet. Ker je človek bitje, ki za vsako spremembo potrebuje določen čas, da se nanjo pri- vadi, ni tako nenavadno, da se v pogovoru o avtomobilih korejskega izdelovalca spozabimo in se, ko že rečemo Da(ewoo), spomnimo, da zdaj govorimo o (Ch)evroletu. In, roko na srce, tako bo zelo verjetno, na GM-ovo žalost, še lep čas.

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

Toda kdor misli, da so Chevroleti še vedno le povprečni in poceni Daewoo- ji z novo značko, se moti. V zadnjem času, s tem mislimo na obdobje, odkar so pod okriljem ameriškega giganta, so korejski avto- mobilni veliko pridobili.

Tako je Nubira eden prvih, če ne celo prvi avtomobil, ki je v celoti razvit pod okri- ljem velikega očeta, kar se mu nedvomno po- zna na številnih področjih.

V kabini vas pričaka sicer še vedno ne najrazburljivejše oblikovana armaturna plošč- a in tudi ergonomija ni v razrednem vrhu,

vendar je napredek v primerjavi s predhodni- co zelo velik. Armaturna plošča je na primer izdelana iz na dotik prijaznejše in mehkejše plastike, bolj všečno oblikovana sredinska konzola je obarvana v srebrno barvo, vožnje pa ne motijo niti črički, kar znova potrdi na- predek v kakovosti končne izdelave. Potniški prostor je zdaj še uporabnejši zaradi številnih odlagalnih prostorov, od katerih se za najbolj učinkovite izkažejo tisti pred prestavno roči- co, prostorčka za pijačo med prednjima sede- žema in že omenjeni predalček v sredinskem naslonu za roki voznika in sovoznika.

Prejšnji Nubiri smo v notranjosti zelo zamerili pomanjkanje prostora za glavo pri vseh potnikih. No, zdaj se bodo lahko nad pomanjkanjem višinskih centimetrov prito- žili le še potniki, večji od 1,85 metra. Enako je napredek zaznaven na področju vzdolžne- ga prostora za kolena pri zadnjih potnikih, saj je tam prostora, ob upoštevanju, da tudi prednja potnika ne bosta prav trpela, raz- meroma veliko.

Prtljažnik z osnovno prostornino 405 li- trov morda na papirju ne deluje zelo prosto- rno, toda dejstvo je, da ko odprete njegov po-



1. Materiali so dobri, izdelava dobra, ergonomija do- pušča še nekaj izboljšav, volanski obroč je nastavljiv samo po višini.
2. Edina uporabna lastnost preveč nazaj postavljene sredinske opore je predal, ki se skriva v njej.
3. Znak proizvajalca se je skupaj s spremembo znam- ke preselil s pokrova motorja na masko.
4. Stikalo za električno sprostitev pokrova prtljažni- ka je sicer ugreznjeno v oblogo, a deluje vedno.



krov, tam uzrete dostojno veliko luknjo, v ka- tero boste lahko pospravili marsikaj. In če- prav sta obdelava in njegova prostornina na ravni avtomobilskega razreda, v katerega se uvršča, je še vedno nekaj možnosti za izboljša- vo. Tako največjo grajo pri prtljažniku zasluži stikalo za električno sprostitev pokrova prt- ljažnika. To je sicer poglobljeno v oblogi voz- nikovih vrat in tako razmeroma dobro zašči- teno pred nenamernimi pritiski, toda deluje tudi med vožnjo, kar v nobenem primeru ni sprejemljivo. Na drugi strani je odsotnost oprijemka oziroma ročice na notranji strani prtljažnih vrat bolj neugodna kot nesprejem- ljiva, a zato nič manj moteča od (z varnostne- ga stališča) slabo zasnovanega električnega stikala za odpiranje pokrova prtljažnika.

Razvojnikom je prav tako malo zmanj- kalo na področju ergonomije sedenja. Pogre- šamo namreč izdatnejšo nastavljivost volan- skega obroča (nastavljiv samo po višini), več bočne oprijemljivosti na prednjih sedežih in boljše nameščeno sredinsko oporo za roki voznika in sovoznika, saj je ta postavljena preveč nazaj, zato je, z izjemo predala v njej, dokaj neuporabna.

Bencinski štirivaljnik s prostornino 1,6 litra predstavlja drugo stopničko v svetu Nubire. Motor se med vožnjo izkaže za po- skočnega, pri čemer lepo in zvezno vleče vse od vrtljajev prostega teka do okoli 6000 vrt- ljajev na minuto. Delovno območje sicer do- voljuje vrtenje do meje 6500 vrt/min, a se zadnjih 500 vrtljajev motor bolj muči kot prepričljivo pospešuje. Njegov tek je, z izje- mo občasnih rahlih tresljajev v prostem te- ku, miren in razmeroma glasen, za kar je kriva predvsem premalo učinkovita zvočna izolacija. Vožnjo po avtocestah in hitrih ce- stah pa še dodatno popestri trušč izpod ko- les, zlasti če je obutev zimska, ki je že v osnovi glasnejša od letne.

Najbolj nespremenjen in značilno da- ewoojevski (beri: chevroletovski) je menjal- nik. Mrzel se še vedno zelo upira pretikanju (sploh iz prve v drugo prestavo), ko se se- greje na delovno temperaturo, se stanje si- cer izboljša, toda ne pričakujte lahkotnega prestavljanja.

Med vožnjo pa se Nubira 1.6 podobno kot številni drugi Chevroleti ne izkaže naj- boljše pri porabi goriva. Tako je na testu za vsakih 100 prevoženih kilometrov v povpre- čju pretočila 9,5 litra neosvinčenega benci- na skozi motor, medtem ko je lahko ob zmerni in umirjeni vožnji ta številka padla tudi pod razmeroma ugodnih 8 l/100 km, a je ob poskočnejši vožnji hitro preskočila me- jo 10 stokilometerskih litrov in se zavihtela tudi vse do 12 l/100 km.

In če je vožnja s korejskimi avtomobili glede na strošek za prevoženi kilometer red-

kokdaj v razrednem vrhu, je vsaj začetni na- kup vozil z Daljnega vzhoda toliko ugodnejši. Strategija, ki pomaga prodajati večino korej- skih avtomobilov, je del »serijske opreme« tudi pri Nubiri. Pri slednji dobite v izvedbi z 1,6- litrskim motorjem in opremo SX Comfort Co- ol serijsko vgrajene zavorni ABS, pet vzglavni- kov in pet samodejnih tritočkovnih varnost- nih pasov, 2 varnostni blazini spredaj, klimat- sko napravo, osrednjo ključavnico z daljin- skim upravljanjem, radijski sprejemnik, elek- trični pomik vseh štirih bočnih šip in zložljivo naslonjalo zadnje klopi. Paket torej vsekakor vsebuje vse danes bolj ali manj »obvezne« ele- mente opreme, če pa pri tem upoštevamo še osnovno ceno takšne Nubire, ki znaša slabih 3,1 milijona tolarjev, potem ne gre reči druge- ga kot: »Daevrolet«, le tako naprej! ■

CENA OSNOVNEGA MODELA: 3.086.000 SIT
CENA TESTNEGA VOZILA: 3.116.000 SIT

NAŠE MERITVE

Pospeški
0-100 km/h: 11,8 s
402 m z mesta: 18,2 s (125 km/h)
1000 m z mesta: 33,3 s (157 km/h)

Prožnost
80-120 km/h (V.): 17,5 s

Največja hitrost
180 km/h
(V. prestava)

Zavorna pot
od 100 km/h: 50,0 m (AM meja 40 m)

Poraba goriva
skupno testno povprečje 9,5 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 1598 cm³ - največja moč 80 kW (109 KM) pri 5800/min - največji navor 150 Nm pri 4000/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 195/55 R 15 H (Kumho KW 7400 M+S).
Mase: prazno vozilo 1230 kg - dovoljena skupna masa 1700 kg.
Mere: dolžina 4500 mm - širina 1725 mm - višina 1445 mm - prtljažnik 405 l - posoda za gorivo 60 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 187 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,7 s - poraba goriva (ECE) 9,1/6,0/7,1 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ cena
- ▲ poskočnost motorja
- ▲ končna izdelava
- ▲ prostor za kolena zadaj
- ▲ osnovna opremljenost
- ▼ zavorna pot
- ▼ na slabi cesti neudobno podvozje
- ▼ slaba zvočna izolacija
- ▼ ni notranjega oprijemka na pokrovu prtljažnika
- ▼ električno stikalo za odpiranje pokrova prtljažnika
- ▼ volan nastavljiv samo po višini

Dolžinske meritve: l = 4 °C / p = 1010 mbar / rel. vl. = 58 % / Stanje kilometrskega števca: 4602 km