

Test

DAEWOO ESPERO 2.0 CD

Daewoo: Koreja.
Esperanza: upanje.
Motor: Opel.
Oprema: CD.
Karoserija: Bertone.
Uspeh? Upajo nanj!

wooji izdelani na (stari) Oplovi mehaniki. Ta je seveda močno posodobljena: motor, denimo, je sicer znan že iz starih mant in rekordov, izpopolnjen pa je v malenkostih. Vlogo polnjenja z gorivom in vžiga je prevzela sodobna, elektronsko nadzirana Boscheva naprava,

V UPANJU

Kombinacija ni čudežna, ima pa še nekaj: ugodno razmerje med ceno in ponudbo. Daewoo si je namreč v zadnjih letih izdelal dovolj razpoznavno lastno podobo. Ne ravno dobesedno, torej ne enotne zunanje oblike avtomobilov, veliko pa pomeni že to, da so – vsaj za zdaj – vsi dae-

dvoventilska tehnika v glavi pa še enkrat dokazuje zelo uporabne prednosti pred opevanim štiriventilskim sistemom. Dvolitrski motor se tako dobro odziva tudi pri nizkih vrtljajih in ima tam zavidljivo velik navor, to pa večja prožnost avtomobila. Njegove zmogljivosti in s tem zmogljivi-



Armaturna plošča: solidna



Prtljažnik: zelo velik, z vrečo za smučī



vosti avtomobila niso bistveno drugačne kot zmogljivosti hišnega 1,5-litrskega, šestnajstventilskega motorja, toda (tale) espero streže z veliko zalogo moči, kar se pozna pri prehitovanjih v previsoki prestavi, bolj obremenjenem avtomobilu ali pri vožnji v hrib.

Manj pohvale zasluži menjalnik, ki je le za spoznanje boljši kot v (testni) nexii, torej je še vedno zelo nenatančen. Tudi v esperu je za Daewoo sedaj že značilno mehko vpet sklop motorja in menjalnika, »francosko« mehko pa je tudi podvozje. Takšno, kot je, je namenjeno udobnim poča-

snim in zmernim vožnjam, nikakor pa ne hitrim. Espero namreč v ravni smeri ne vztraja vzorno, v ovinku se izrazito nagiba, na vijugasti cesti pa karoserija plava na podvozju, ki sicer ubogljivo sledi poti koles. Trd volanski servomehanizem sprva obljublja dobro vodenje, vendar kmalu preseleti njegova nenatančnost (pozor pri velikih hitrostih!), vsak hiter gib na volanskem obroču ali na zavori pa lahko povzroči neprijetnosti, ki jih ne morejo popraviti niti gume Kumho, za katere velja, da so še vedno (vsaj te na testnem esperu) korak za vodilno svetovno konkurenco.

Od vse mehanike so gotovo najboljše zavore, ki dajejo zaradi tresenja med zaviranjem slab občutek, a se kmalu izkaže, da zanesljivo ustavlja, zavorni ABS pa je kljub zavornim bobnom na zadnjih

kolesih zelo učinkovit tudi v ovinkih in na neugodni podlagi.

Nekdanjo nemško mehaniko pokriva zdajšnja italijanska karoserija, katere prijetna oblika je Bertonejevo delo. Z malce domišljije lahko v esperu vidite tudi xantio, prednja žarometna pa bi lahko bila tudi Citroënova. Karoserija je v splošnem klasično-sodobne oblike, nenavaden je le pokrov motorja, ki je v prednjem delu zelo kratek. Kaže, da je bila Korejcem rešitev ključavnice na prtljažnem pokrovu alfe

164 izredno všeč, saj ima espero prav tako pokrito odprtino za ključ sicer ne tako lepim Daewoojevim znakom. Opazna pa je tudi sorodnost z Oplom, saj so vratne kljuge povsem enake tistim iz vectre in oznaka opreme CD je prav tako Oplova.

Skoraj zagotovo lahko

Daewoo si je v zadnjih letih izdelal dovolj razpoznavno lastno podobo.





Z malce domišljije lahko v esperu vidite tudi xantio.

trdim, da je (tudi) espero zunaj lepši kot znotraj. To ne velja za (spet) Oplove stikalo za nastavitev zunanjih ogledal, prestavno ročico in ročico za nastavitev višine voznikovega sedeža, pač pa velja za neizrazito obliko sedežev, za (tudi na otip neprijeten) material sedežnih prevlek ter za armaturno ploščo. Ta je, gledano od prednje šipe proti vozniku, zelo kratka (slab občutek glede varnosti), skupaj z volanskim obročem pa je v primerjavi z namestitvijo pedal nesorazmerno bliže vozniku. Tudi zato je videti prednja šipa dokaj pokončna in nizka.

Plastika, ki je je v notranjosti seveda veliko, daje občutek, kot da imajo vsi japonski in korejski izdelovalci avtomobilov le enega dobav-

Na vijugasti cesti karoserija plava na podvozju.

itelja plastike, ki se ne more pohvaliti s kakovostjo. Takšna je tudi armaturna plošča z nekoliko staromodnimi merilniki in nenavadnimi stikali ob njih, takšna je ročica za nastavitev višine volanskega obroča, takšne so tudi komande za zračenje, hlajenje (klimatsko napravo) in gretje, ki pa so zelo hitri in učinkoviti. In takšna je naposled tudi kratka sredinska komolčna opora med prednjima sedežema, ki pa pod seboj skriva kar dva uporabno velika (globoka) predala.

Še največji adut esperove notranjosti je njegova prostor-



Motor: prožen, glasen

nost: če je voznikov sedež v najnižji legi, voznik skoraj kupejevsko sedi in takrat ima prostora za glavo dovolj, tudi če je nadpovprečno visok. V dolžino je prostora skoraj

Vsi japonski in korejski izdelovalci avtomobilov imajo le enega dobavitelja plastike.



čudežno veliko (prosim, pogledajte v tehnične podatke pod »Mere, notranje«) in pri vsem skupaj je tudi prtljažnik nadpovprečno velik. Če vas ob vsem naštetem ne moti takšen šum med pospeševanjem, kot da bi imel espero samodejni menjalnik, če vas ne moti nesorazmerno povečan hrup pri višjih motor-nih vrtiljajih in če vas ne moti zelo na dolgo izračunani menjalnik, boste s prostornostjo in (kljub dolžini) okretnostjo espera zelo zadovoljni.

Kajti tisto z začetka o ugodnem razmerju velja. Espero je dober nakup, če skrbno tehtate opremo in metre avtomobila z denarjem, ki ste ga zanj pripravljene odšteti. Na takšen način pa Daewoojevo upanje o dobri prodaji gotovo ni zaman. Oni že vedo.

VINKO KERNČ

Foto: MATEJ DRUŽNIK

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritaktni - vrstni - nameščen spredaj, prečno - vrtna in gib 86,0 x 86,0 mm - gibna prostornina 1998 kubikov - kompresija 8,8:1 - največja moč 77 kW (105 KM) pri 5000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 14,3 m/s - specifična moč 38,5 kW/liter (52,6 KM/liter) - največji navor 164 Nm pri 3000/min - ročična gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - 2 ventila za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronski večtočkavni vbrizg in elektronski vžig (bosch) - vodna hlajenje 6,9 litra - motorno olje 4,5 litra - akumulator 12 V, 55 Ah - alternator 85 A - uravnjavani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - enokolturna suha sklopka - pestopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,550; II. 1,960; III. 1,300; IV. 0,890; V. 0,710; vzvratna 3,310; diferencial 3,550 - platišča 5,5J x 14 - gume 185/65 R 14 T (kumho power star 756), katalni obseg 1,80 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 42,8 km/h

Voz in obese: limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosa karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj paltoga prema (vzdolžni vodili s prečno povezavo), vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolturne (znotraj hlajene), zadaj bobnaste, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,6 zavrtljaj od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4615 mm - širina 1720 mm - višina 1380 mm - medosna razdalja 2620 mm - kolotek spredaj 1420 mm, zadaj 1405 mm - najmanjša razdalja od tal 150 mm - rajdni krog 10,4 m - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1600 mm - širina (kolmolci) spredaj 1430 mm, zadaj 1420 mm - višina (nad sedežem) spredaj 920-980 mm, zadaj 860 mm - vzdolžnica prednji sedež 1000 - 1150 mm, zadnja klopa 840-690 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prtljajnik (normno) 560 l - posoda za gorivo 50 l

Teže: prazno vozilo 1195 kg - dovoljena skupna teža 1630 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1100 kg, brez zavore 500 kg - dovoljena obtežba strehe 70 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 185 km/h - pospešek 0-100 km/h: 10,8 s - poraba goriva (CC): 5,3/6,8/11,6 l neosvinčenega bencina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:

190 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0-60 km/h: 5,0 s
0-80 km/h: 7,5 s
0-100 km/h: 12,3 s
0-120 km/h: 17,0 s
0-140 km/h: 26,4 s
1000 m z mesta: 33,5 s (142 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.): 35,6 s (152 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.): 40,8 s (134 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h: 97,0 m
od 100 km/h: 44,4 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na resnično

60	57,6 km/h
80	78,2 km/h
100	98,9 km/h
120	118,8 km/h

Trušč v notranjosti (dB):

prestava	III	IV	V
50 km/h	60	58	59
100 km/h	70	67	66
150 km/h	-	72	71
prosti tek	-	48	-

Poraba goriva:

Testno povprečje
14,9 litra/100 km

Cena

2,836.280 SIT
(Come 2 us, Ljubljana)

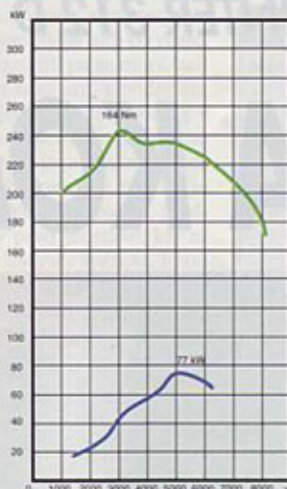


DIAGRAM MOTORJA

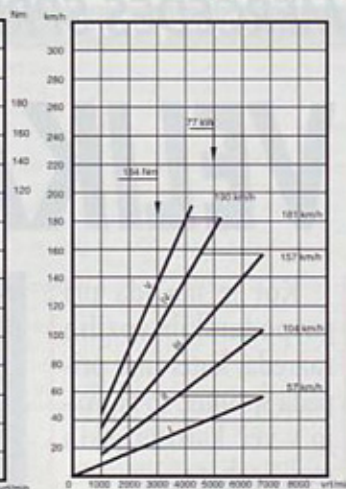


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- Prožnost motorja
- Zavore
- Prostornost v notranjosti
- Oprema
- Natančnost merilnika hitrosti

Grajam

- Materiali in oblika notranjosti
- Poraba goriva
- Nenatančna menjalnik in volan
- Lega na cesti
- Hrup pri višjih vrtljajih

Iz oči v oči

Za korejske avtomobile je že nekaj časa značilno, da ponujajo skoraj največ za dani denar glede na druge proizvajalce vozil. To pravilo velja tudi za daewoo espero, saj je več prostora ob spodobni tehnologiji za ta denar težko najti.

Andrej Supé

Prvi Daewoojev avto, ki smo ga videli v Sloveniji, je marsikdo enačil z Oplom kadetom. To ni nič čudnega, saj sta si bila podobna kot jajce jajcu. Zato pa to zagotovo ne moremo trditi za espero. S svojo obliko si ustvarja popolnoma svoj imidž na svetovnem trgu, pa čeprav je armaturna plošča še vedno na moč podobna kadetovi in čeprav so opazne linije, ki spominjajo na nekatere druge avtomobile. Nič zato! Tisti, ki ga bo kupil, bo zanj odšel precej manj kot za katerikoli podoben avtomobil, obenem ga se bo naduševalo tudi veliko prostora, dober motor in obilica že serijsko vgrajene opreme.

Matevž Korošec