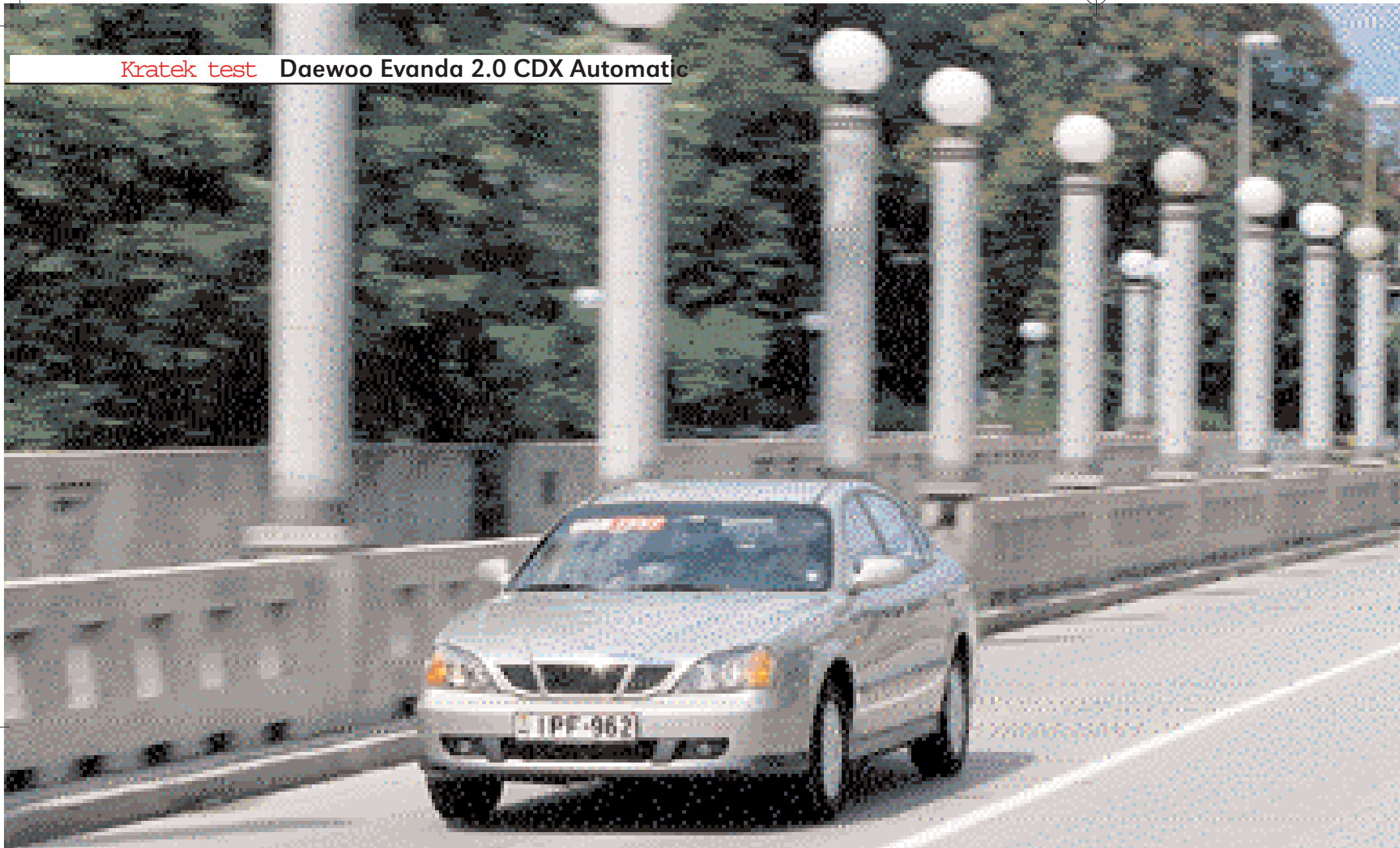


Kratek test Daewoo Evanda 2.0 CDX Automatic



Centimetri niso najpomembnejši ...

... pravijo ženske, moški pa jim hvaležno pritrujemo. Ste kdaj pomislili, kolikokrat se v družbi pogovarjate o merah jeklenih konjičkov, recimo na pikniku, čigav prtljažnik je večji in uporabnejši, pa recimo o velikosti mobilnih telefonov, digitalnih fotoaparatorov ali pa no, česa drugega? Ali je to zgolj nečimrnost ali res potreba?

Besedilo Aljoša Mrak Foto Aleš Pav-

Moškim v uteho moramo priznati, da centimetri le niso vse. V življenju res vse merimo in nato primerjamo, vendar je velikost le del adutov, s katerimi se lahko pohvalimo. Daewoo Evanda je tipičen primer avtomobila, ki z velikostjo krepko presegata slovensko povprečje, a vseeno ni na vrhu spiska potencialnih domačih kupcev. Navkljub mamljivi drobnoprodajni ceni. Naslednik Leganze je ogromen avtomobil, z veliko opreme in nizko ceno, a redki ga sploh pogledajo, kaj šele kupijo. Tudi v redakciji nas je pustil hladne, brezbrizne, zato ni čudno, da

se veliko kolegov sploh ne spomni tega avtomobila, kaj šele njegovega imena!

A mu delam krivico, me je zvijalo po želodcu, saj poznam kar nekaj lastnikov Daewoojevih avtomobilov (recimo majhnega Matiza, uporabne Nubire in večje Leganze), ki so s svojimi avtomobili zadovoljni. A to so prav tisti, ki jim avtomobil pomeni isto kot kolo ali mestni avtobus - zgolj prevozno sredstvo. In - kot zanimivost - se lahko znova spomnimo, da je Daewoo to njihovo držo tudi spodbujal s sloganom »Racionalna odločitev«. Ali je bil nakup avtomobila kdaj raci-

onalna odločitev? Dejal bom: hvala bogu ne!

Avtomobile ne kupujemo na metre ali kilograme. Najprej nam mora biti všeč (subjektivna odločitev), še prej naši najdražji (uh, nezanemarljiv kriterij), nato sledi primerjava cen in oprem. Toda tisto, kar ponavadi odloči o nakupu, je še vedno zelo subjektivne narave: oblika karoserije, lepe poteze notranjosti in za Evropejce tudi voznost. Da gre kot po tirnicah in da ti »pristoji«, kot temu radi rečemo.

1. Veliko opreme za ljubitelje ležerne vožnje. 2. Zadnje luči prekriva plastična zaščita. 3. in 4. Prostora na zadnji klopi je res veliko, zato tudi 190-centimetrski potniki ne bodo imeli težav. Pazite le na vzglavnike na zadnji klopi, ki so nameščeni prenizko in niso nastavljivi po višini.



Daewoo Evanda je s ceno, z opremo in velikostjo avtomobil, ki ga morate kupiti. Toliko pločevine, kot jo za polpeti milijon tolarjev dobite v njihovem salonu, težko dobite pri drugih znamkah. Evanda je pravzaprav naslednik Leganze, pod taktirko General Motorsa (kamor so se zatekli po hudi finančni krizi) pa se na nekaterih trgih prodaja tudi kot Magnus. Ko sem hodil z metrom okoli avtomobila, sem bil navdušen: 4,77 metra v dolžino, 1,81 metra v širino in 1,44

metra v višino me je pač prepričalo. Zato tudi nisem bil presenečen, ko je na povprečnih domačih parkiriščih Evanda kar precej bingljala čez razmejne črte, kar v nobenem primeru ni slabo! Sploh ne takrat, ko boste družino peljali na morje ali ko boste na zadnje sedeže brez težav posadili starega očeta z visokim klobukom, v prtljažnik s 420 litri pa otroški voziček, veliko »marelo« za nekaj sence na plaži, dve hladilni skrinji in ogromno osebne prtljage. Ali pa ko se boste od-



pravili na smučanje, saj je tudi prtljažnik deljiv po tretjini, le na notranjo kljuko so načrtovalci pozabili.

A takoj, ko sem sedel za volanski obroč, sem postal slabe volje. Od vseh možnih položajev, ki jih omogoča električno nastavljiv in v usnje odet voznikov sedež, sem v najnižjem položaju sedel previsoko. Volanski obroč je nastavljiv le po višini, zato v kombinaciji s previsokim sedenjem ugotovite, da so pri načrtovanju notranjosti mislili le na manjše Korejce. Ta domneva se mi je potrdila še na zadnji klopi, kjer zadnji vzglavniki niso po višini nastavljivi, zato bo povprečno visok Evropejec imel vzglavnik v višini ramen. Kot da ga ne bi imel, skratka. Če se vrnemo k vozniku, gre še največja zamera senčniku, ki je skoraj neuporaben, saj če si ga nastavite v najnižji položaj, ne vidite skoraj nič! Toda tu se slaba volja konča, saj Evanda razvaja z imitacijo lesa, usnjem, samodejno klimatsko napravo, radiem (ki sicer lovi le neparne frekvence, ker naj bi bil namenjen le azijskemu trgu), da o štirih varnostnih blazinah, ABS-u, izklopljivem TCS-u in udobju nasploh ne govorimo. Zaradi ogromno prostora v kombinaciji z mehkim podvozjem (spredaj trikotno prečno vodilo, vijačna vzmet, stabilizator, zadaj vzdolžno vodilo, vijačna vzmet, dvojno prečno vodilo, stabilizator) je vožnjo prijetna, mogoče premehka za razbrazdane domače ceste.

Toda polagam vam na srce: izogibajte se hitrih manevrov s tem avtomobilom, sicer vas bo zadek prehitel, preden boste lahko izustili »šit!«. Povem vam svojo zgodbo, da boste lažje

razumeli. Podeželska cestica, pred mano pa se petdeset na uro premika starejši parček v razmajanem Renaultu. Ko vidim malce daljšo pregledno ravnino, ki se v sredini čisto za spoznanje zalomi, pohodim stopalko za plin in začnem prehitevati. Evanda poskoči, prisopiha do petinšestdeset kilometrov na uro, ko vzporedno z Renaultom pripeljem do omenjenega rahlega zaloma. Dva komaj opazna popravka levo-desno na volanskem obroču priključeta burno reakcijo zadka, ko zaniha čez cel vozni pas. Mogoče se dogodka sploh ne bi spomnil, če ne bi šlo takrat zelo na tesno, saj je bila na levi strani varovalna ograja, na desni nesrečni parček, točno vmes pa Evanda, ki je začela svoj ples. Za njenim volanom pa voznik z velikimi očmi, ki take burne reakcije nikoli ne bi pričakoval. Verjemite, potem sem bil počasnejši kot tisti parček. Dogodek sem potem - ker mi duša ni dala miru - znova doživel, tokrat načrtovano in varno na parkirišču z nameščenimi »kegli«, in glej ga zlomka, zadek je spet zaplesal! Neprijetno in nevarno, verjemite, zato svetujem počasnejšo vožnjo!

Počasnejše vožnje pa si želita tudi dvolitri bencinski motor in štiristopenjski samodejni menjalnik. Motor s 131 KM je sicer tih, toda zaradi teže avtomobila, ki ima skoraj 1400 kilogramov, mora pošteno garati, da ujame dinamične prometne tokove po slovenskih mestih, kar se pozna tudi pri testnem povprečju porabe: 13,2 litra neosvinčenega bencina na 100 prevoženih kilometrov. Če je motor povsem soliden izdelek (turbodizel z več navora ali pa močnejši bencinski motor za-

radi večje mase avtomobila in večjega »slišnega« udobja ne bi škodil, vendar je tudi dvolitriški povsem dovolj), pa tega ne morem trditi za menjalnik. Le štiri stopnje prenosa pomeni, da menjalnik dolgo časa vztraja v vsaki prestavi, zato vas dobesedno prisili, da se vozite s tretjo plina, kjer se motor in menjalnik najlepše razumeta. Kljub dejstvu, da pri Avto magazinu različice z ročnim menjalnikom še nismo preizkusili, verjamem, da je boljša izbira!

In na koncu smo spet pri dilemi: ali racionalno gledati na plehovje in primerjati le velikost, opremo, ceno ali pa uživati v vožnji ter misliti na cene rabljenih avtomobilov? V racionalnem svetu še vedno izbiramo s srcem, sicer bi vsi kupovali - Daewooje. ■

Tehnični podatki

Cena osnovnega modela: 3.999.000 SIT

Cena testnega vozila : 4.718.980 SIT

Motor: 4-valjni - vrstni - 96 kW (130 KM) - 181 Nm

Zmogljivosti: 190 km/h, 12,5 s

Poraba: 13,4/7,3/9,6 l/100 km

HVALIMO IN GRAJAMO

- ogromno prostora
- veliko opreme
- velik prtljažnik
- mirno spanje ponoči (nepridipravi!)

- premeko vzmetenje
- samodejni menjalnik
- položaj za volanom
- »hiter« zadek
- poraba goriva