



Ima vse ...

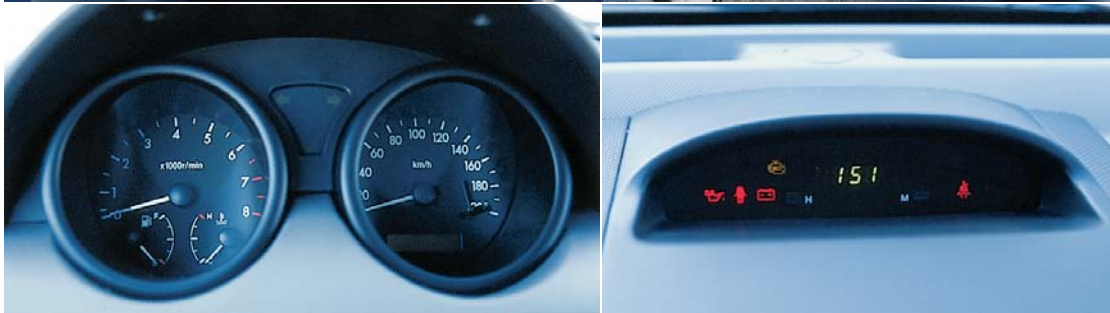
... vendar bi lahko imel še več. Res je, novi Kalos ima v paketu opreme Premium skoraj vse danes bolj ali manj pomembne dodatke. Ima varnostni blazini, pet tritočkovnih varnostnih pasov, servo volan, električni pomik prednjih šip, klimatsko napravo, radijski sprejemnik, osrednjo ključavnico in zagotovo bi se našlo še kaj. Toda kot tolikokrat doslej se tudi tokrat pokaže, da ni vse zlato, kar se sveti.

Besedilo Peter Humar Foto Aleš Pavletič

Že res, da vse naštetu drži in da naštetu oprema več kot zadostuje za spodobno življenje z avtomobilom, vendar je razvoj napravil svoje, kar mejo »življenja« pomakne malo navzgor. Tako najdemo raznovrstne nadgradnje omenjenih naprav in pripomočkov tudi že v razredu majhnih avtomobilov, kamor se navsezadnje uvršča tudi Kalos.

Začnimo kar pri varnosti: zanjo v Kalosu med drugim skrbita že omenjeni serijsko vgrajeni varnostni blazini, a sta »le« dve. »Le« dve zato, ker poznamo vsaj enega tekmeča, ki ima že v najosnovnejši različici štiri varnostne blazine. Pohvalno je, da so vsem petim potnikom namenili tritočkovne varnostne pasove, a so na žalost pri deljenju vzglavnikov po-





Drugo mnenje

Vinko Kernc Glede na tisto, kar sem pričakoval, me je Kalos prijetno presenetil, predvsem z videzom in natančnostjo izdelave. Navsezadnje so pri tej ceni tudi notranji materiali razumljivi. Pomanjkljivosti so še vedno, ampak celotna slika je zelo dobra.

Matevž Korošec Ne veste, kaj bi vas lahko privlačilo na tem avtomobilu? Če nič drugega, se za trenutek ozrite po ceni. Ta je zagotovo privlačna, dovolj bogat pa je tudi paket serijske opreme.

Dušan Lukič Prvi vtis: zelo korektno - vsaj kar se oblik in materialov tiče. Tudi veliki se lahko udobno namestijo za volan, kar za Daewooje doslej ni bilo značilno. Hyundaijev Getz je dobil hudo konkurenco!

zabili na srednjega potnika na zadnji klopi. Podobno opazimo tudi pri električnem pomiku šip. In če se povsem strinjamo, da elektrika pri prednjih dveh potnikih povsem zadošča, potem se ne moremo strinjati in sprijazniti z dejstvom, da Daewoo ni ponudil vsaj možnosti doplačila za impulzni pomik voznikove šipe. Navsezadnje nekateri nasprotniki to ponujajo že v osnovnem paketu, prav tako si lahko pri njih omislite samodejno klimatsko napravo, kar pri Daewoojevem Kalosu ni možno. A saj veste, vsaka stvar ima svojo ceno in tudi Daewoo je postavil za bogatost paketa ustrezno zelo ugodno ceno. Ta je z 1.899.000 tolarji vsekakor ugodna in nižja kot pri vseh evropskih

tekmečih. Vendar ne smemo pozabiti na dejstvo, da je slednja sorazmerno bolje založena s (predvsem varnostno) opremo.

Pri končni oceni pa seveda nista pomembni le založenost z opremo in njegova cena, temveč še številne druge lastnosti.

Med prvimi je zagotovo uporabnost. Na tem mestu želi Lepotec (Kalos po grško pomeni lep) prepričati predvsem z uporabno velikim, a na žalost nepokritim predalčkom pred prestavno ročico, s pripravno mrežico na naslonu sovoznikovega sedeža in priročnim utorom, nameščenim na voznikovih vratih, za recimo kreditno kartico. Toda le tri razmeroma uporabna odlagalna mesta nikakor ne bodo zadostila potreb povprečne-

ga uporabnika. Ta bi si želel večjih oz. širših žepov na prednjih vratih (obstoječa sta ozka in zaradi tega zelo pogojno uporabna) in še vsaj prostornejšega sovoznikovega predala, ki bi bil lahko tudi »pod ključem«. Malo prilagodljivosti in posledično tudi slabšo uporabnost zasledimo tudi v prtljažnem prostoru. Tam sicer lahko prekucnemo po tretjinah deljiv naslon zadnje klopi, vendar na žalost tega ne nadgradi tudi deljen sedalni del. Tako ste prisiljeni v takšnih primerih zložiti celotno zadnjo klop, pri čemer ostane dovolj prostora le še za voznika in sovoznika. Ko smo že ravno omenili potnike, se za trenutek ustavimo še pri sedežnih mestih, predvidenih zanje. Prednja potnika se ne bosta mogla pritože-



Pohvalno je, da so vsem petim potnikom namenili tritočkovne varnostne pasove, a so na žalost pri deljenju vzglavnikov pozabili na srednjega potnika na zadnji klopi.



grajanja. Navsezadnje se bodo običajni uporabniki Kalosov ob normalni uporabi zelo redko znašli v tako visokih motornih vrtiljajih. In roko na srce, Lepotec niti ni namenjen vihravi in poskočni vožnji. On ima veliko raje umirjeno in sproščeno vožnjo, ko se bo tudi zvočno udobje nadgradilo z učinkovitim in udobnim prestrežanjem cestnih neravnin. Ob preganjanju skozi ovinke pa zasnova podvozja pokaže zobe. Takrat Kalos sili v podkrmarjenje, kar je povsem običajno za spredaj gnane avtomobile. Opazno nagibanje karoserije in nekomunikativen volan pa sta dokaz, da Kalos ni prav nič navdušen nad preganjanjem po ovinkih. No, piko na i pristavijo še sedeži. Na njih potniki nimajo nobenega bočnega oprijema, zaradi česar se morajo opreti na razpoložljiva oporna mesta in držati za stropne in vratne kljuke. Toda še enkrat poudarjamo: Kalos je namenjen umirjeni vožnji, brez vsakršnega divjanja in preganjanja. Tako vam bo več kot dobro služil.

Nekaj slabega priokusa med vožnjo, tudi umirjeno, pa pusti dejstvo, da Kalos Premium ne premore zavornega dodatka ABS. Že res, da so zavore tudi brez njega dokaj učinkovite (upoštevajoč zavorno

pot) in dovoljujejo dovolj dober občutek na stopalki zavore, toda sistem ABS kljub temu ne bi škodil.

Tehnično povprečen pogonski stroj premore 1,4 litra delovne prostornine, štiri valje, osem ventilov, največ 61 kilovatov oziroma 83 »konjev« in 123 njutonmetrov največjega navora. Naštete številke seveda ne razkrivajo ravno atletskošprinterskih zmogljivosti, kar se izkaže tudi na cesti. Tam o presenetljivi poskočnosti ne moremo govoriti in tudi za doseg največje hitrosti boste potrebovali presneto dolgo cestno ravnino. Za neprepričljivo prožnost se mora Kalos v veliki meri »zahvaliti« Daewoojevim (ali morda GM-ovim) inženirjem, saj so mu namenili (pre)dolg diferencial, kar se kaže tudi v neizkoriščenosti pete prestave. Tako avtomobil doseže največjo hitrost že v četrti prestavi, medtem ko ima peto na zalogi še kar nekaj vrtljajev ročične gredi. Res pa je seveda tudi, da omogoča tako zasnovan pogonski sklop, pri normalni vožnji, varčevanje. Navsezadnje pomeni manjše število motornih vrtljajev ugodnejšo porabo goriva. Ta je na testu znašala sprejemljivih 8,2 litra na 100 prevoženih kilometrov poti. Malo več sivih las bi lahko povzročila le na testu izmerjena največja

Uporabniški kotiček



Žep na sovoznikovem sedežnem naslonu

Dobrodošel je mali zamrežen žep na naslonu sovoznikovega sedeža, kamor lahko odložite telefon ali podobne majhne predmete.



Zatič za nakupovalne vrečke

Ne veste, kam z nakupovalnimi vrečami? V Kalosu jih boste lahko obesili na dva zatiča na naslonih prednjih dveh sedežev. Priročno.

Utor za kartico

Vsakdo, ki plačuje cestnino s plačilnimi karticami ali uporablja garaže, ki omogočajo dostop le z magnetnimi karticami, bo vesel posebnega utora za kartice. Daewoojenci so našli prostor zanje na voznikovih vratih.



vati nad višinskim prostorom, saj ga je dovolj, toda na zadnji klopi zaradi spuščanja strehe zmanjka prostora za glave potnikov s telesno višino nad 1,8 metra. Nekaj več privajanja bo od potnikov zahtevala tudi namestitev naslona klopi, ki je preveč položna in vsiljuje dokaj nenaraven položaj sedenja.

Že skoraj presenetljivo učinkovita pa je zvočna izolacija. Na tem področju je, v primerjavi s Kalosovim predhodnikom Lano-

som, Daewoo naredil velik korak naprej. Tako je v potniški kabini slišati malo motornega trušča in tudi drug hrup zvočna izolacija dovolj učinkovito zadrži zunaj potniške kabine, da se potniki med seboj brez vseh večjih naprezanj pogovarjajo. Majhna izjema je le povečanje motornega trušča pri prekoračitvi 5000 motornih vrtljajev. Nad tem območjem se trušč poveča za mero, ki je vredna omembe, ne pa tudi pretiranega



DODATNE CENE	SIT
Dodatna oprema	
Bočni varnostni blazini in ABS	150.000
Kovinska barva	59.990
Radijski sprejemnik s kasetarjem	19.990
Nekateri nadomestni deli	
Prednji žaromet	42.200
Prednji smernik	12.700
Prednja meglenka	12.800
Prednji odbijač	61.900
Okrasna maska	6.000
Prednja šipa	67.900
Znak	1.000
Prednji blatnik	23.800
Zadnji odbijač	73.800
Zunanje ogledalo	17.100
Kolesni pokrov	5.100

Tabela konkurence				
Model				
Daewoo Kalos				
1.4 Comfort Plus				
Hyundai Getz				
1.3 GL Funky				
Renault Clio				
1.2 16V Authentique				
Toyota Yaris				
1.0 VVT-i Terra				
motor (zasnova)				
gibna prostornina (cm³)				
največja moč (kW/KM pri 1/min)				
največji navor (Nm pri 1/min)				
dolžina × širina × višina (mm)				
največja hitrost (km/h)				
pospešek 0-100 km/h (s)				
poraba goriva po ECE (l/100 km)				
cena osnovnega modela (SIT)				

* - povprečna poraba goriva

poraba goriva, ki se je v najslabšem primeru zavihтела kar na 10,1 litra na 100 kilometrov. Olajševalna okoliščina so kilometri, prevoženi večinoma v stoječe-premika-jočem se mestnem vrvežu. Na drugi strani, torej pri medkrajevni vožnji in s peresno lahko nogo na stopalki plina, pa lahko poraba pade na 7,5 stokilometerskega litra neosvinčenega bencina.

Katere so torej glavne odlike Kalosa, ki naj bi vas prepričale o smotrnosti nakupa? Prva je vsekakor udobje v vožnji (udobno in učinkovito prestrezanje cestnih neravnin ter učinkovito zvočno tesnjenje potniške kabine), druga in pravzaprav tudi največja pa cenovna ugodnost nakupa. Navsezadnje boste na sončni strani Alp zelo težko našli drug avtomobil, ki bi že v serijski opremi ponujal dobrih 80 konjskih moči pod prednjim pokrovom, klimatsko napravo, osrednjo ključavnico, električni pomik prednjih šip in dve varnostni blazini, vse skupaj pa za manj kot dva milijona tolarjev. Izбира je resnično zelo majhna in ravno zato se je Daewoo spet izkazal za cenovno ugoden in dostopen nakup, ki pa seveda ni povsem brez napak. A saj zelo verjetno poznate pregovor: Malo denarja, malo glasbe. Pri Kalosu to ne drži povsem, saj dobite za sorazmerno majhen kupček denarja skoraj vse danes v avtomobilih iskane elemente dodatne opreme. Je že res, da bi lahko imel vsaj še dodatek ABS in bi bil paket resnično popoln, toda potem cena ne bi bila več tako »popolna«. Saj veste, nekaj dobiš, nekaj izgubiš. ■

Daewoo Kalos 1.4 Premium

CENA: [Daewoo Motor]
OSNOVNI MODEL: 1.899.000 SIT
TESTNO VOZILO: 1.918.990 SIT

Moč: 61 kW (83 KM)
Pospšek: 12,8 s
Največja hitrost: 170 km/h
Povpr. poraba: 8,2 l/100 km

Garancija:
3 let ali 100.000 prevoženih kilometrov splošne garancije, 6 let garancije za prerjavenje, mobilna garancija
Predvideni redni servisi:
menjava olja na 15.000 km letno sistematični pregled na 15.000 km letno

Stroški vozila do prevoženih 100.000 km (v SIT):

redni servisi, delo:	105.300	obvezno zavarovanje ⁽¹⁾ :	405.500
material:	154.180	kasko zavarovanje ⁽¹⁾ :	291.500
gorivo	1.482.560		
gume ⁽²⁾ :	167.700	Skupaj:	4.116.740
izguba vrednosti po 5 letih:	1.510.000	Strošek za prevoženi km:	41,2 SIT/km

(1) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih
(2) - upoštevali smo 2 kompleta letnih gum in 2 kompleta zimskih gum

NAŠE MERITVE

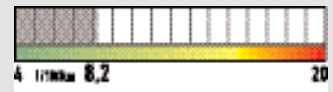
Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-80 km/h:	8,2
0-100 km/h:	12,8
0-120 km/h:	19,1
0-140 km/h:	29,9
1000 m z mesta:	34,8 (146 km/h)
Prožnost	s
50-90 km/h (IV.):	15,5
80-120 km/h (V.):	25,0

Največja hitrost 170 km/h
(V. prestava)

Poraba goriva l/100 km

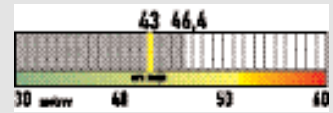
najmanjše povprečje	7,5
največje povprečje	10,1
skupno testno povprečje	8,2



Trušč v notranjosti dB

Prestava	III.	IV.	V.
50 km/h	57	56	56
90 km/h	65	63	63
130 km/h	68	68	68
Prosti tek	37		

Zavorna pot m
od 100 km/h:
(AM meja 43 m)



Napake med testom
brez napak

Zmogljivosti:

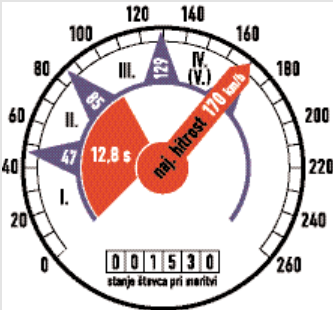
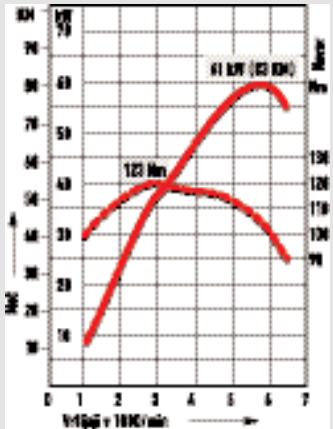


Diagram motorja:



Užitek v vožnji:

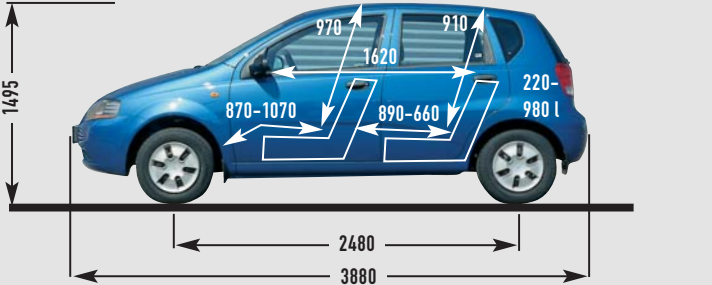


Preganjanje skozi ovine s Kalosom bo prej muka kot užitek. Nekaj zadovoljstva bo dajalo le udobje pri umirjeni vožnji.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 77,9 × 73,4 mm - gibna prostornina 1399 cm³ - kompresija 9,5 : 1 - največja moč 61 kW (83 KM) pri 5600/min - srednja hitrost bata pri največji moči 13,7 m/s - specifična moč 43,6 kW/l (59,3 KM/l) - največji navor 123 Nm pri 3000/min - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - po 2 ventila na valj - večtočkovni vbrizg. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,550; II. 1,950; III. 1,280; IV. 0,970; V. 0,760; vzvratna 3,333 - diferencial 3,940 - platišča 5,5J × 13 - gume 175/70 R 13 T, kotalni obseg 1,73 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 34,8 km/h. **Voz in obese:** kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, prečna vodila, vzdolžna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vzdolžna vodila, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prislino hlajene), zadaj bobnaste, mehanska ročna zavora na zadnja (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,0 zasuka med skrajnima točkama, rajdni krog 9,8 m. **Mase:** prazno vozilo 1070 kg - dovoljena skupna masa 1500 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1100 kg, brez zavore 500 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 170 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,1 s - poraba goriva (ECE) 10,2/6,0/7,5 l/100 km

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1678 mm - kolotek spredaj 1450 mm - zadaj 1410 mm - rajdni krog 9,8 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1410 mm, zadaj 1400 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 480 mm, zadnja klop 460 mm - premer volanskega obroča 380 mm - posoda za gorivo 45 l.



Prostornina prtljavnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 1 × kovček (68,5 l)

Pomembnejša serijska oprema: prednji varnostni blazini - servo volan - klimatska naprava - štirje vzglavniki - 5 tritočkovnih varnostnih pasov - opozorilnik za voznikov varnostni pas - opozorilnik za odprta vrata - električni pomik stekel spredaj - pravo rezervno kolo - osrednja ključavnica - deljiv naslon zadnje klopi - merilnik vrtljajev

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ cena
- ▲ učinkovitost požiranja neravnin
- ▲ zvočna izolacija
- ▲ svež videz
- ▲ garancija

- ▼ dolga prestava v diferencialu
- ▼ ozki žepi v vratih
- ▼ pomanjkanje nekatere varnostne opreme
- ▼ (pre)položen naslon zadnje klopi

ocena

Zunanost [15]	11	Ali je lep ali grd, je stvar okusa, načeloma pa Kalos ne bo izstopal iz množice. Kakovost izdelave je nad povprečjem.
Notranjost [140]	90	Zvočno tesnjenje je dobro, enako velja za splošno udobje med vožnjo. Moti cenenost izbranih materialov in sorazmerno omejena uporabnost.
Motor, menjalnik [40]	24	Motor tehnično gledano ni biser, a svoje delo vestno opravlja. Menjalnik se mrzel preveč upira pretikanju. Prestava v diferencialu je pretežka.
Vozne lastnosti [95]	59	Odzivnost volanskega mehanizma je slaba, avtomobil je prijeten med umirjeno vožnjo in naporen med preganjanjem.
Zmogljivosti [35]	19	Prožnost motorja trpi zaradi pretežkih prestavnih razmerij v pogonskem sklopu, kar se odraža tudi pri pospeških. Končna hitrost bo zadovoljila večino potreb.
Varnost [45]	25	Pet tritočkovnih varnostnih pasov slabo dopolnjujejo le štirje vzglavniki. Ni ABS-a in bočnih varnostnih blazin spredaj. Razmišljanje o sistemih ASR in ESP je utopično.
Gospodarnost [50]	38	Nakup Kalosa je cenovno ugoden, dostojna garancija zagotavlja dober občutek, izguba vrednosti pa je malo bolj zaskrbljujoča. Poraba goriva je sprejemljiva.

Skupaj 266

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