

KRATEK TEST - DAEWOO MATIZ S

# Mestni Porsche



Registrska tablica se je premaknila z odbijača na pokrov prtljažnika, ki je obogaten tudi s kljuko za dviganje pokrova (odpiranje pri Matizu S je možno zgolj s ključem).



Prednji smerniki: Lupo pošilja pozdrave.



Zadnje luči: večja skladnost linij in poudarjena okroglost, pri čemer so tudi tu smerniki postali okrogli.



Notranje spremembe so manjše. Tako je najbolj spremenjena sredinska konzola, ki ima odslej dve držali za pločevinke.

Najbrž se je malo bralcev že peljalo s Porschejem. Nič zato. Dovolj je že, če ste kdaj slišali le pospeševanje »devetstoenajstke«, po možnosti starejšega letnika z zračno hlajenim bokserjem.

**Z**elo verjetno ste se vprašali: »Kakšna povezava, hudiča, pa je med Daewoojem in Porschejem?« In morda še pomembneje: »Kaj ima malček, kot je Matiz, skupnega z 'devetstoenajstko'?« Morda obstaja kakšen dvomljivec, toda Matizev trivaljnik s 796 kubičnimi centimetri delovne prostornine ima pri odločnejšem pospeševanju na las podoben glas kot bokserski zračno hlajeni šestvaljnik v Porscheju 911. Če imate torej zelo bogato domišljijo, zamižite (vendar le, če ne vozite) in odmisлите slabotno prožnost trivaljnika ter si mislite, da sedite v čisto pravem Porscheju.

Pa šalo na stran. V mestu nastopa kavni mlinček (beri: mali motorček) ravno še dovolj spodobno, da za sabo ne delate kolon, vendar morate za to odločneje pritisniti na stopalko za plin. Posledično se dvigne tudi poraba goriva, ki je za 0,8 litra velik motorček na testu v povprečju znašala ne ravno najvarčnejših 7,3 l/100 km in tudi ob še tako varčni vožnji ni veliko padla pod to vrednost. Pri prehitevanju izven mest morate, če imate seveda dovolj »jajc«, motor priganjati v najvišje vrtiljaje, zraven poslušati slabo zadušeno »melodijo« trivaljnika in upati, da vas ne bo na koncu dolge ravnine presenetil kak nasproti voze-

či avto in sesul vse predhodno natančno zastavljene načrte glede prehitevanja. Vse skupaj le ni tako zelo črno, toda kljub temu je vsak klanček navzdol zelo dobrodošel oziroma vam v primeru vzpetine toplo priporočamo opustitev vseh namer po prehitevanju. Takrat ima namreč motor v Matizu več kot dovolj dela s 730 kilogrami, kaj šele da bi to gmoto pločevine in plastike pospeševal po klancu navzgor. Opozorilo ne bo odveč tudi pri hladnem zagonu motorja. Ta namreč prvi kilometer ali dva rahlo cuka, zaradi česar vam vsakršno izsiljevanje svojega obstoja na cestišču toplo odsvetujemo.

Motorček je s svojo majhnostjo torej najprimernejši za mestne vožnje. Enako je tudi z zunanjimi merami avta. Skromna celotna dolžina s petimi milimetri manj kot 3,5 metra in 1495 milimetrov širine deluje na parkirnem prostoru med kakšnimi cestnimi križarkami zelo neobogljeno. Po drugi strani pa je ravno njegova skromnost pri merah prednost v mestni gneči in pri parkiranju, saj skoraj ni luknje, v katero ga ne bi mogli stlačiti. A če se spomnimo reka, da ni vse zlato, kar se sveti, in pomislimo na njegovo špartansko opremljenost, ugotovimo, da tudi Matiz S ni popoln mestni avtomobilček. Zaman namreč iščemo servovolán,





Merilniki: zelo revna zasedba.

ki bi močno olajšal parkiranje in prebijanje skozi mestni vrvež, povrh vsega pa ima volanski obroč (za avtomobil brez servoojčitve volana) majhen premer (370 mm) in tudi odločno pretanek je.

Prenova Matiza je dobro opazna na njegovi zunanosti, še posebej na prednjem in zadnjem delu. Tako so spredaj najbolj opazni spremenjeni smerniki (okrogli in

**Skromni dolžina in širina Matiza delujeta med kakšnimi cestnimi križarkami zelo neboljeno.**

podobno kot pri VW Lupu dvignjeni nad odbijač), odbijač in pokrov motorja ter komaj opazno spremenjeni žarometi. Tudi zadek ni bil prikrajšan za spremembe, in tako so novo obliko dobile luči, odbijač in pokrov prtljažnika, pri čemer se je registrska tablica povzpela na pokrov prtljažnika (prej je bila v odbijaču).

Glavne spremembe v notranjosti so najbolj opazne pri bogatejšem paketu opreme SE, medtem ko je v osnovni različici S opazna le spremenjena sredinska konzola, ki po novem vsebuje tudi dve držali za pločevinke in nekatere druge odlagalne prostore. Toda kljub povečanemu

**Strešne sani povečajo uporabnost malega »Matička« in so del serijske opreme. Slišno je tudi žvižganje vetra okoli njih pri večjih hitrostih.**

obsegu odlagalnih prostorov si boste še vedno zaželeli predvsem kakšen večji predal, saj vam bodo v rokah ostajale drobnarije večjih izmer. Dovolj dolgi, vendar ozki žepi na vratih so namreč namenjeni zgolj vstavljanju papirjev in podobno tankih predmetov.

Med že omenjeno skromno opremo zamaan iščete sistem ABS (možnost doplačila le pri opremi SE), varnostno blazino na voznikovi (dobavljiva proti doplačilu) in sovoznikovi strani (proti doplačilu le pri SE), osrednjo ključavnico (serijsko pri SE, pri S ni na voljo), ravno tako boste šipe pomikali ročno, zamaan pa iščete tudi uro (razen, če je vgrajena v radijskem sprejemniku).

Iz zgoraj naštetega je razvidno, da je Matiz S resnično popolnoma oskubljen primer prevoznega sredstva, ki služi zgolj prevažanju potnikov iz točke A v točko B in jih pri tem ne razvaja. Posledično je seveda nizka tudi cena vozila, ki je z 1,4 milijona tolarjev ugodna, a vam kljub temu toplo priporočamo, da odštejete še dobrih 100.000 tolarjev (če so le na voljo) za obogaten paket SE, ki vas bo razvajal najmanj s servovolanom, z električno pomičnimi šipami, osrednjo ključavnico in radijskim sprejemnikom ter vam hkrati omogočil še izbiranje med nekaterimi dodatki, ki so dobavljivi le pri Matizu SE.

Peter Humar

**Tehnični podatki**

**Motor:** 3-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in glib 68,5 × 72,0 mm - gibna prostomina 796 cm<sup>3</sup> - kompresija 9,3 : 1 - največja moč 37,5 kW (51 KM) pri 5900/min - največji navor 69 Nm pri 4600/min - ročna gred v 4 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - po 2 ventila na valj - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 4,0 l - motorno olje 2,7 l - uravnavani katalizator

**Prenos moči:** motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,818; II. 2,210; III. 1,230; IV. 1,029; V. 0,837; vzvratna 3,583 - diferencial 4,444 - gume 145/70 R 13 Q

**Voz in obese:** 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vzdolžna vodila, vijalne vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo - volan z zobato letvijo

**Mere, zunanje:** dolžina 3495 mm - širina 1495 mm - višina 1485 mm - medosna razdalja 2340 mm - kolotek spredaj 1315 mm - zadaj 1280 mm - rajdni krog 9,0 m **notranje:** dolžina 1580 mm - širina 1275/1275 mm - višina 980/920 mm - vzdolžnica 870-1050/860-630 mm - prtljažnik (normno) 167-624 l - posoda za gorivo 38 l

**Mase:** prazno vozilo 730 kg - dovoljena skupna masa 1280 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro ni podatka, brez zavore ni podatka - dovoljena obremenitev strehe 50 kg

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 144 km/h - pospešek 0-100 km/h 17,0 s - poraba goriva (ECE) 7,9/5,1/6,1 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

**NAŠE MERITVE**

| Pospeški:              | Natančnost            | merilnika |
|------------------------|-----------------------|-----------|
| 0-60 km/h: 7,1 s       | hitrosti:             |           |
| 0-80 km/h: 11,6 s      | kazalec na: resnično: |           |
| 0-100 km/h: 18,9 s     | 50                    | 46,6 km/h |
| 0-120 km/h: 35,6 s     | 70                    | 65,0 km/h |
| 1000 m z mesta: 38,4 s | 90                    | 82,3 km/h |
| (123 km/h)             | 100                   | 90,5 km/h |

|                                                    |              |     |    |
|----------------------------------------------------|--------------|-----|----|
| <b>Največja hitrost:</b><br>139 km/h (V. prestava) |              |     |    |
| <b>Prožnost:</b>                                   |              |     |    |
| 50-90 km/h (IV.):                                  | 15,3 s       |     |    |
| 80-120 km/h (V.):                                  | 31,0 s       |     |    |
| <b>Zavorna pot:</b>                                |              |     |    |
| od 100 km/h:                                       | 52,1 m       |     |    |
| <b>Poraba goriva:</b>                              |              |     |    |
| Testno povprečje                                   | 7,3 l/100 km |     |    |
| Najmanjše povprečje                                | 6,8 l/100 km |     |    |
| <b>Trušč v notranjosti (dB):</b>                   |              |     |    |
| Prestava:                                          | III.         | IV. | V. |
| 50 km/h                                            | 62           | 61  | 61 |
| 90 km/h                                            | 70           | 68  | 68 |
| 130 km/h                                           | 74           | 72  | 72 |
| Prosti tek                                         | 38           |     |    |
| <b>Okolišne meritve</b>                            |              |     |    |
| T = -1 °C                                          |              |     |    |
| p = 1021 mbar                                      |              |     |    |
| rel. vl. = 83 %                                    |              |     |    |
| Stanje števca: 55 km                               |              |     |    |
| Gume: Kumho                                        |              |     |    |
| KW7400 M+S                                         |              |     |    |

**Napake med testom:**  
- brez napak

**KONČNA OCENA**

Matiz S je s svojo majhnostjo in z malim motorčkom v prvi vrsti namenjen mestni vožnji, toda velika pomanjkljivost je dejstvo, da nima servovolana. Osnovna cena je resda ugodna, vendar zanjo dobite Matiza S z zelo revno opremo, zato vam toplo priporočamo nakup bogatejše različice SE, ki vam hkrati ponudi še nekaj več možnosti pri dodatnem bogatenju opremljenosti avtomobila.

|                                 |                                             |
|---------------------------------|---------------------------------------------|
| ☞ gretje                        | ☹ skromna serijska oprema                   |
| ☞ zvok motorja                  | ☹ ni varnostnih blazin                      |
| ☞ mestne mere                   | ☹ ni ABS-a                                  |
| ☞ prostornost v kabini          | ☹ zvočna izoliranost                        |
| ☞ možnost povečanja prtljažnika | ☹ majhen prtljažnik                         |
|                                 | ☹ okrnjena možnost izbiranja dodatne opreme |

|                            |                  |
|----------------------------|------------------|
| <b>CENE</b> (Daewoo Motor) | <b>SIT</b>       |
| OSNOVNI MODEL:             | 1.403.235        |
| <b>TESTNO VOZILO:</b>      | <b>1.403.235</b> |