

## Test

# DAEWOO NEXIA GLX

V Koreji še nisem bil; ne v Severni ne v Južni. Ne vem, kako naj si jo predstavljam. Na podlagi drugorazrednih filmov si nočem ustvarjati slike.

Pač pa poznam njihove avtomobile. Odsev industrije. Daewoo. Vam ime zveni azijsko? Tudi če, nexia, naj-novejši daewoo, spet ni čistokrvni azijski izdelek. Finančni povezavi z ameriškim koncernom GM je sledila še tehnološka povezava. Odsluženi Opelov kadett zadnje generacije je prek matičnega koncerna zašel v Korejo, tam so ga malce obdelali in prire-



# NAJ ŽIVI!

Armaturna plošča: vonj po kadettu

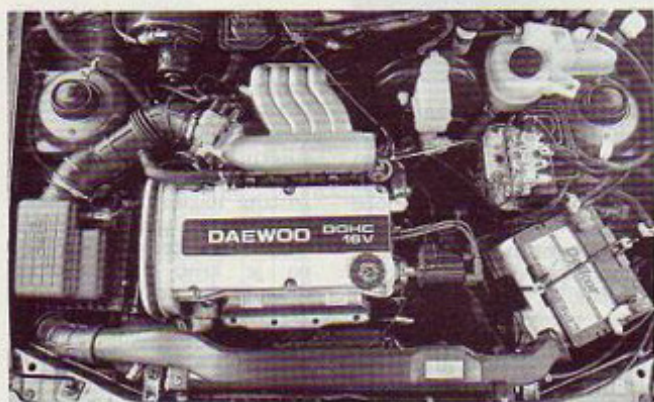
dili predvsem za ameriški trg ter poimenovali racer.

Tudi nexia je s strani še vedno močno podobna kadettu. Pač pa pri prednjem delu in zadku ni niti najmanjše podobnosti več. Oblikovalci so jima navdihnili nekaj več elegance in sodobnosti, povečali žaromete in luči ter zaoblili karoserijske dele. In ni ga junaka, ki bi znal v prvem hipu, ko bi videl le nos ali zadek, najti original. Tudi pokrova motorja in prtljajnika ter odbijača so povsem drugačni, s tem pa je obraz nexie že samosvoj.

V primerjavi z racerjem ima testna nexia posodobljen tudi motor. Pravzaprav le







*Motor: posodobljen v glavi, razmeroma velika moč*



*Prednji del: eleganca oblin*

glavo motorja, v kateri sta sedaj dve odmični gredi, ki krmilita šestnajst ventilov, pa tudi kompresijsko razmerje je za spoznanje večje. Zato ima motor za dobrih deset newtonmetrov večji navor pri opazno višjih motornih vrtljajih in za petnajst konjskih moči večjo moč pri prav tako povečanem režimu delovanja. Številke kažejo, da se motor raje vrti, saj je takšna zasnova, praksa pa pokaže, da kazalec na merilniku vrtljajev le s težavo prileze do vrednosti 5500, čeprav se rdeče polje začne petsto vrtljajev pozneje. Pri tem močno naraste tudi hrup v potniškem prostoru in le na meritvah zmogljivosti smo ga priganjali pol tisočaka vrtljajev v rdeče polje.

Tudi pri nizkih vrtljajih je še vedno moč zaznati robat tek motorja in nazadnje obvelja, da se motor najbolje počuti pri srednjih vrtljajih, kjer daje dovolj navora za (predvsem v nižjih presta-





## Nexia ni čistokrvni azijski izdelek.

vah) poskočno vožnjo, pa tudi hitrostna povprečja so lahko pri vožnji z le pol plina dokaj visoka, hkrati pa je poraba goriva navdušujoče majhna. Takšnim motornim zmogljivostim so prirejena tudi prestavna razmerja v menjalniku, kjer sta četrta in peta prestava razmeroma dolgo izračunani. Žal pa so gibi ročice pretrdi, trdota pa s hitrostjo pretikanja narašča. Tudi natančnost ni vrлина te ročice, čeprav so njeni gibi

volanskega obroča izjemno lahkotno (to utegne biti dvo-rezen meč), podvozje s stabilizatorjema vred pa je mehko kot pri kakšni dyani. Vse skupaj povzročajo močna karoserijska nihanja pri neravnih podlagah in preveč izrazita nagibanja v ovinkih. Kombinacija gum, geometrije koles in zasnove podvozja pa je kriva tudi slabega držanja želene smeri, predvsem ob zmerno povečanih hitrostih na ovinkih.

Prepričan sem, da vas ni malo, ki iščete prav to. Mehkost enačite z udobjem in potem vas tudi v notra-



dovolj kratki.

Nasploh je nexia zmes zelo trdih in zelo mehkih elementov. Vtikanje in iztikanje ključa za vžig je pretrdo, pedal sklopke je trd in ima neprijetno kratek delovni gib, pedala v splošnem pa niso ergonomsko dognana. Po drugi strani je vpetje pogonskega sklopa izjemno mehko, da se tresljaji, šibki in močni, močno prenašajo na prestavno ročico. Gume znamke Kumho dajejo dober oprijem, a so glasne in mehke. Volanski mehanizem je močno posreden in močno servoojačan, zato je vrtenje

## Oblikovalci so prednjemu delu in zadku navdihnili nekaj več elegance.

njosti nexia ne bo razočarala. Oblika armaturne plošče, (spet) vzete iz kadetta, je stvar okusa, pretanek volanski obroč, ne najbolj kakovostni materiali ter črička s stropa in iz predala pred sovoznikom so stvari, na katere se človek navadi. Nexia je tudi v notranjosti še solidno izdelan avtomobil, z dobrim in hitrim gretjem, z učinkovitim zračenjem, s širokimi in neutru-

jajočimi sedeži (z izdatnimi vzdolžnimi pomikoma, z dovolj prostora za odlaganje drobnarij ob armaturni plošči, sredinski konzoli in v vratih ter z velikimi vzratnimi ogledali, pri katerih navdušuje tudi (čeprav ročna) nastavljalnost. Ne sprašujte, ali je števec prevoženih kilometrov res tako natančen, da so mu upravičeno namenili tudi desetice, in ne pritožujte se

## Vpetje pogonskega sklopa je izjemno mehko.

nad digitalno uro sredi armaturne plošče, na katero podnevi skoraj nikoli ne vidite; takšni so tudi japonski avtomobili, pa jih skoraj ves svet navdušeno kupuje. Ne nergajte nad dolžino avtomobila, saj je zato v potniškem in prtljažnem delu veliko prostora, rajdni krog nexie pa je okretnosti na ljubo zelo majhen.

In oprema! Električna nadzira ključavnice, pomik vseh štirih bočnih šip, višino snopa žarometov in ogrevanje zadnje šipe. Pokrova prtljažnika in posode za gorivo se odpirata s pritiskom na gumb na armaturni plošči, radiu je dodana samodejna teleskopska antena in osvetljen predal pred sovoznikom je moč zakleniti. In še: prednji meglenki, po višini ročno nastavljivi voznikov sedež, pet varnostnih pasov, od tega prednja po višini nastavljiva in - ABS! Pri vsem tem se zdijo kovinski zvok, ko zapirajo vrata in prtljažni pokrov, ter pri velikih hitrostih neuporabna brisalnika kot mačji kašelj.

Seveda priljubljeni, že davno amortizirani opel kadett še vedno zlahka navdušuje kupce. Tam, pa tudi tod. In zato pravim: kadett je mrtev! Naj živi - nexia!

VINKO KERN  
Foto: MATEJ DRUŽNIK



## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni · štiriklatni · vrstni · nameščen spredaj, prečna · vrtina in gib 76,5 x 81,5 mm · gibna prostornina 1498 kubikov · kompresija 9,2:1 · največja moč 66 kW (90 KM) pri 4800/min · srednja hitrost bata pri največji moči 13,0 m/s · specifična moč 44,1 kW/liter (60,1 KM/liter) · največji navar 137 Nm pri 3600/min · ročična gred v 5 ležajih · 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) · 4 ventili za vsak valj · glava iz lahke kovine · elektronski večročkovni vbrizg in elektronski vžig · vodno hlajenje 7,7 litra · motorno olje 3,75 litra · akumulator 12 V, 55 Ah · alternator 65 A · uravnani katalizator

**Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi · enokolnuta suha sklopka · 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik · prestavna razmerja: I. 3,550; II. 1,950; III. 1,280; IV. 0,890; V. 0,710; vzvratna 3,333; diferencial 3,720 · platišča 5j x 14 · gume 185/60 HR 14 (kumho powermax II), katalni obseg 1,74 m · hitrost v V. prestavi pri 1000/min 39,5 km/h

**Voz in obese:** limuzina · 4 vrata, 5 sedežev · samonosna karoserija · spredaj posamične obese, vzmetni nagji, prečna in vzdolžna vodila, stabilizator · zadaj poltoga prema, vzdolžna vodila, vijajčne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator · dvokrožne zavore, spredaj kolutne (notranje hlajene), zadaj bobnaste, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) · volan z zobato letvijo, servo, 3,5 zavrtiljaja od ene do druge skrajne točke

**Mere, zunanje:** dolžina 4480 mm · širina 1660 mm · višina 1360 mm · medosna razdalja 2520 mm · kolotek spredaj 1400 mm, zadaj 1405 mm · najmanjša razdalja od tal 165 mm · rajdni krog 10,6 m · **notranje:** dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjala) 1570 mm · širina (kolokolji) spredaj 1390 mm, zadaj 1390 mm · višina (nad sedežem) spredaj 910 · 980 mm, zadaj 850 mm · vzdolžnica prednji sedež 980 · 1140 mm, zadnja klopa 780 · 620 mm · premer volanskega obroča 380 mm · prtljajnik (normno) 530 l · posoda za gorivo 50 l

**Teže:** prazno vozilo 1090 kg · dovoljena skupna teža 1530 kg · dovoljena teža prikolice z zavoro kg, brez zavore kg · dovoljena obtežba strehe kg

**Zmogljivosti** (lovarna): največja hitrost 171 km/h · pospešek 0-100 km/h: 12,2 s · poraba goriva (ECE): 5,2/6,5/9,7 l naosvinčenega bencina super na 100 km



## Naše meritve

### Največja hitrost:

178 km/h (V. prestava)

### Pospeški:

0-60 km/h: 5,0 s  
0-80 km/h: 8,0 s  
0-100 km/h: 12,3 s  
0-120 km/h: 19,0 s  
0-140 km/h: 30,1 s  
1000 m z mesta: 34,8 s (147 km/h)

### Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.): 36,3 s (147 km/h)  
1000 m od 40 km/h (V.): 41,7 s (131 km/h)

### Zavorna pot:

od 150 km/h: 94,9 m  
od 100 km/h: 39,5 m

### Natančnost merilnika hitrosti:

**kazalec na resnično**

60	57,4 km/h
80	77,7 km/h
100	96,9 km/h
120	117,0 km/h

### Trušč v notranjosti (dB):

prestava	III	IV	V
hitrost			
50 km/h	59	59	58
100 km/h	70	66	65
150 km/h	-	74	73
prosti tek		44	

### Poraba goriva: testno povprečje

10,8 litra/100 km

## Cena

DEM 25.200  
Come2Us, Ljubljana

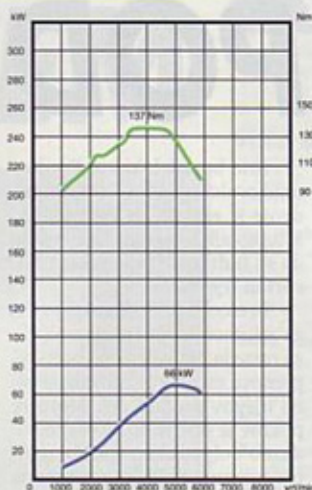


DIAGRAM MOTORJA

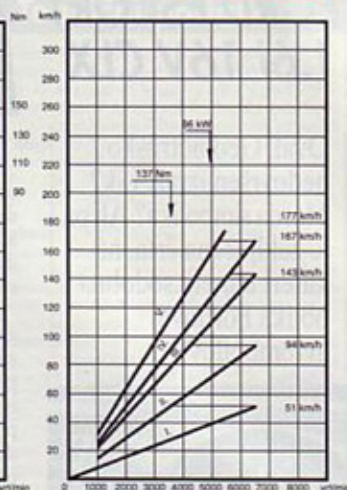


DIAGRAM MENJALNIKA

## Hvalimo

- oprema
- zračenje in grejete
- prostornost
- poraba goriva
- okretnost glede na mere

## Grajamo

- mehko podvozje
- držanje smeri
- vidljivost na uro
- trd in nenatančen menjalnik
- trušč pri višjih vrtljajih

## Iz oči v oči

*Trik je še vedno uspešen: vzameš stari opel kadett, ga predelaš v nexio, oziroma v racer, profitiraš pri razvoju in ga garniraš s temu primerno (ugodno) ceno. Motor je zdaj modernejši in to je dobro. Prostor v njem je odmerjen za štiri ali pet oseb, kar tudi ni slabo. In najnovejši karoserijski popravki so takšni, da živ hudič ne ugame, od kod je poreklo. Kaj potem še hočete?*

Martin Česenj

*Ob zamenjavi kadetta z astro pred že skoraj petimi leti je večina ljudi nanj čez noč pozabila v slogu, naj živi astra. Kako se uspešno da avto pomladiti in ga ponovno narediti konkurenčnega, bi se lahko Nenci mimo učili pri Korejcih, vsaj v primeru nexie.*

Andrej Supé

*Z daewoom nexio smo spet dobili nekaj večnega, kar pomeni, da se ga - razen za smešno ceno - ne boste zlepa znebili. Teško verjamem, da so Korejci vedeli, da bo ostalo po razpadu Jugoslavije pri nas nekaj tisoč vozil iz kragujevske Crvene zastave, ki jih bo treba sčasoma nadomestiti s cenovno in kakovostno podobnimi »kripami«. Pa so si našli tržno nišo!*

Nada Popov Trifunović

*Pomlad je čas, ko se staro pokaže v prenovljeni, lepši obliki. Čas za nexio. In če vas daewoo nexia spominja na že nekoliko ostarelo obliko kadetta, vas spomin ne vara. Je predvsem družinski avto, namenjen sobotnim nakupom in nedeljskim izletom, tisti pa, ki od avtomobila pričakujejo predvsem sportnost, bodo tokrat pogledali kam drugam.*

Tjaša Smerkar