



Test:

DAEWOO RACER SEDAN 1,5 GSi

DEJÁ VU

Naposled se je zgodilo., Evropski zahod bo vljudno počakal, da se neki avtomobil prične uradno prodajati prej na vzhodnoevropskih trgih in šele nato drugod. Daewoo si je letos za svoj prodor v Evropo izbral najprej države na vzhodu in z njimi tudi Slovenijo, prihodnje leto bo postal znan Italijanom in šele čez dve leti tudi njihovim zahodnejšim sosedom.

Južnokorejska grupacija Daewoo se ukvarja predvsem s težko industrijo. V novi tovarni, ki so jo zgradili v mestu Pupyong, pa so se odločili preskusiti tudi na avtomobilskem področju. V njej izdelujejo licenčna modela racer/lemans (opel kadett) in tico (suzuki alto), model racer pa je mogoče od letošnjega 2. aprila kupiti tudi pri nas. Pri nas bodo prodajali dve različici glede na opremljenost, in sicer osnovni paket (base), v katerega je vključen tudi radio, ter GSi, kjer dobi kupec še avtomatsko radijsko anteno, merilnik vrtljajev, osrednjo ključavnico, elektriko za vse štiri šipe, zatemnjena stekla in digitalno uro.

Testni racer je sicer imel oznako GSi, vendar se je nekoliko razlikoval od avtomobilov za naš trg, ker so pri Daewooju poslali najprej poskusno serijo avtomobilov, izdelanih po evropskem okusu, opremo pa

bodo bogateli pozneje, skladno z zahtevami posameznih trgov. Tako je imel testni avtomobil odbijače v barvi vozila, šipe in zunanji ogledali (od znotraj) je bilo moč nastavljati le ročno, in ni imel osrednje ključavnice ter merilnika vrtljajev. Zato pa so ugajali volanski servo-ojačevalnik, ter izvrstna klimatska naprava, ki pa je žal kljub temu, da je v vročih poletnih dneh tako dobrodošla, nisem veliko uporabljal. Klimatska naprava je namreč za motor, ki je nameščen v tem avtomobilu, vsekakor preveliko breme, zato so ob vsakokratnem vklopu klimatske naprave občutno upadle zmogljivosti motorja. Po drugi strani pa je bila umetna klima dobrodošla predvsem v vroči popoldanski mestni gneči.

Tudi znotraj se ta daewoo razlikuje od sorodnih oprov.

Racer sedan je na zunaj kopija oppla kadetta v limuzinski izvedbi, le da so pri Daewooju poskrbeli za svojevrsten "new look", s katerim ta avtomobil ponuja v primerjavi z ostarelimi opli povsem novo svežino. Tako so mu spredaj in zadaj pritaknili odbijača v kombinaciji s spojlerjema, ter na vrata prilepili debele črne gumijaste obrobe za zaščito pri odpiranju vrat. Na platišča so natakneli še vséčne plastične pokrove, zadku pa dodali živobarvno plastiko med lučmi.

Tudi znotraj se ta daewoo razlikuje od sorodnih oplov. Tako ima povsem drugačno armaturno ploščo, ki pri sredinski konzoli ni tako močno obrnjena k vozniku, drugačen je volanski obroč z dvema, prenizko nameščenima prečkama (pa čeprav ima izboklino za palca), pa tudi vsa stikala in ročici se razlikujejo od tistih



Kokpit: glede na kadett ponuja drugačnost

Prtljajnik: limuzinske mere in ličnost

Napis GSi na bokih nima z opli nobene zveze.



pri kadettih. Namesto merilnika vrtljajev je bila na desni strani nameščena analogna ura, digitalno pa sem lahko ogledoval na radijskem displayu. Prestavna ročica je ostala enaka kot pri kadettu, se pravi z zaporo za vključitev vzvratne prestave, in čeprav je morda malce predolga, omogoča mehko ter natančno pretikanje. Predolgo izračunana prestavna razmerja niso omogočala motorju zaživeti v športnejši luči, vendar pa so s tem pridobili daljšo življenjsko dobo motorja in manjšo porabo goriva.

Prečno v nosu nameščeni 1,5-litrski vrstni štirivaljnik poganja prednji kolesi. Z dokaj klasično zasnovano, ki vključuje po dva ventila v glavi in eno samo odmično gred, Rochesterjev sistem za vbrzganje goriva in vžig, ter petkrat uležajeno ročično gred, ponuja ta motor ob uravnavanem katalizatorju izpušnih plinov največji navor 113 Nm pri 3400 in



največjo moč 51,5 kW (70 KM) pri 5200 vrtljajih v minuti. To zadostuje za zmerne zmogljivosti tega avtomobila, saj motor tudi sicer ne mara priganjanja; čeprav nima vstavljenе blokade vžiga, ki bi ga branila pred visokimi območji dela. Kljub temu se je moč s tem avtomobilom voziti dovolj hitro, da je vožnja še vedno užitek. Ta daewoo pokaže največ sla-

No, ni ravno posebnež in tudi oblika je že znana. Ampak, ker stopa v Evropo skozi Slovenijo, si ga velja zapomniti. Tisti, ki prisegajo na njegov (Oplov) original, bodo "plani-li" nanj.



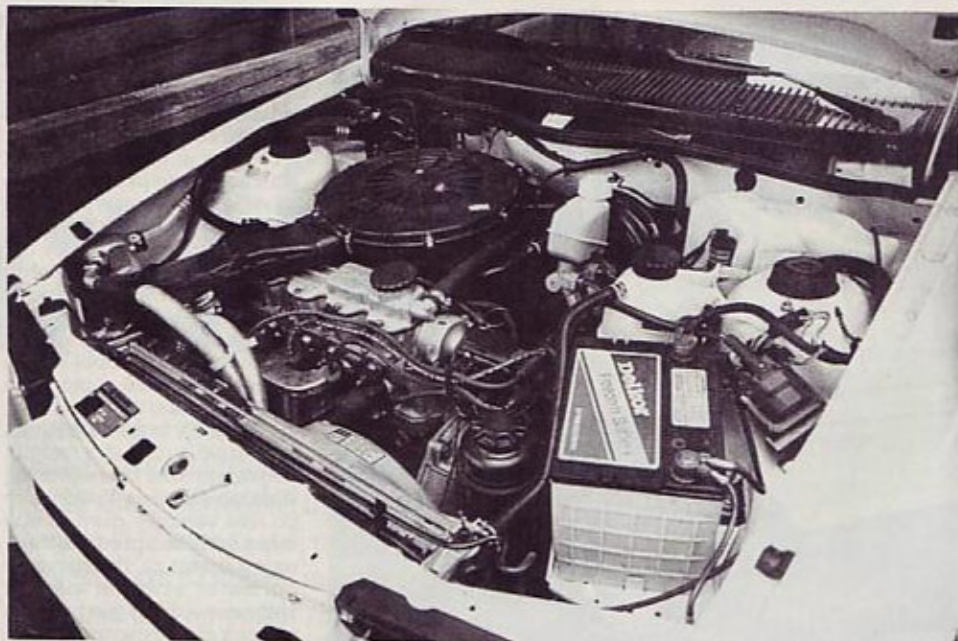
Saia

bosti s premehkim vzmetenjem, ki kmalu ni več povsem kos zahtevam dirkaško naravnane voznika, svoje pa ob tem dodajo tudi gume hankook steel radial 800 velikosti 155 R13 T, ki so me resnično razočarale, saj je nos vozila ves čas neprestano močno drsel iz ovinkov že ob najmanjšem poskusu ostrejšje vožnje.

Zavore, spredaj kolutne in zadaj bobnaste, so dokaj zanesljive, vendar tudi precej občutljive, tako da ob močnejšem zaviranju hipoma blokirajo in mora voznik to upoštevati pri ocenjevanju varnostne razdalje.

• • •

Daewoo racer GSi je torej nekakšen "deja vu", že videna stvar. V osnovi povsem enak Oplovemu kadettu, a v bistvu z motorjem in nekaterimi podrobnostmi dovolj svojski ponuja ravno pravšnjo mešanico znanega in drugačnega, da je lahko tudi zanimiv. In ker stara ljubezen ne rjavi, ima Daewoo velike možnosti za uspeh - tudi v Evropi.



Motor: zmernost in klasična zasnova

**Tekst: BORIS SAMBOLEC
Foto: MATEJ DRUŽNIK**

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiristaktni - vrstni - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 79,0 x 81,5 mm - gibna prostornina 1498 kubikov - kompresija 9,0:1 - največja moč 51,5 kW (70 KM) pri 5200/min - srednja hitrost bata pri največji moči 14,1 m/s - specifična moč 34,3 kW/liter (46,7 KM/liter) - največji navor 113 Nm pri 3400/min - ročni gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - 2 ventila za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronski sistem za vbrizgavanje goriva in vžig (Rochester - TBI) - vodno hlajenje 7,7 litra - motorno olje 3,75 litra - akumulator 12 V, 55 Ah - alternator 65 A - uravnava izpušni katalizator

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi - suha enoklatna sklopka - petstopenjski sinhronizirani ročni menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,550; II. 1,950; III. 1,280; IV. 0,890; V. 0,710; vzvratna 3,330; diferencial 3,720 - platišča 5,5 J x 13 - gume 155 R13 T (hankook steel radial 800), katalni obseg 2,01 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi 40,2 km/h

Voz in obese: limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj teleskopska blažilnika, vijajne vzmeti, vzdolžna in prečna vodila, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolturne, zadaj bobnaste, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,3 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4262 mm - širina 1668 mm - višina 1385 mm - medosna razdalja 2520 mm - kolotek spredaj 1400 mm, zadaj 1405 mm - rajdni krog 10,6 m - najmanjša razdalja od tal 130 mm - **notranje:** dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjala) 1570 mm - širina (kolenci) spredaj 1370 mm, zadaj 1360 mm - višina (nad sedežem) spredaj 940 mm, zadaj 890 mm - vzdolžnica prednji sedež 920-1080 mm, zadnja klop 840-680 mm - premer volanskega obroča 375 mm - prilježnik (normno) 470 litrov - posoda za gorivo 50 litrov

Teže: prazno vozilo 1070 kg - dovoljena skupna teža 1440 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1000 kg, brez zavore 450 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 165 km/h - pospešek 0-100 km/h 13,9 s - poraba goriva (ECE): 6,0/7,5/10,0 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:
162 km/h (IV. prestava)

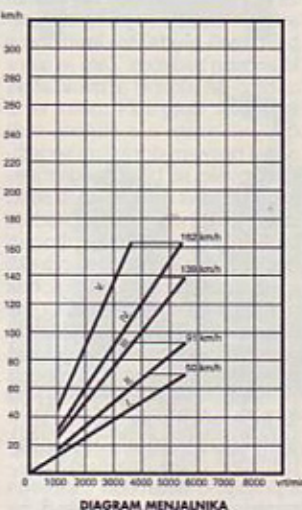
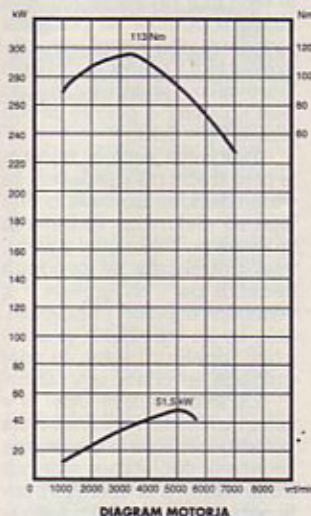
Pospeški:
0 - 60 km/h 6,2 s
0 - 80 km/h 9,7 s
0 - 100 km/h 15,2 s
0 - 120 km/h 22,8 s
0 - 140 km/h 35,7 s

Prožnost:
1000 m od 40 km/h (IV.)
44,6 s (120 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)
47,3 s (108 km/h)

Zavorna pot:
od 100 km/h 52,3 m

Natančnost merilnika hitrosti:
kazalec na: resnično:
40 40,1
60 60,0
80 79,7
100 98,6
120 118,1

Poraba goriva:
testno povprečje:
8,9 litra/100 km



Hvalimo

- sedeži
- klimatska naprava
- videz kokpita
- menjalnik
- udobno vzmetenje

Grajamo

- lega na cesti
- gume
- nezmogljiv motor
- občutljive zavore

Cena

13.214 USD
(Come2Us, Ljubljana)

Končna ocena

Daewoo racer GSi 1,5 je kot limuzina primeren predvsem za ljubitelje štirih vrat in klasičnih zadkov. Je dovolj udoben in prostoren tudi za daljša potovanja, vendar bi lahko imel tudi zmogljivejši motor in trše podvozje. Vsekakor pa je dovolj zanesljiv izdelek, ki ga bodo izbrali predvsem ljubitelji nekdanjih oplovnih oblik.