



besedilo: Vinko Kernc • foto: Aleš Pavletič

nedoločeni, 'prednjačijo' pa pretikanja v prvo, tretjo in peto prestavo, ki dajejo občutek, kot bi ročico potiskali v kup zmečkanega blaga. Na tej strani je tudi volan, ki je nedorečen in nenačrten, v skrajnih legah pa tudi precej glasen. Škoda; Antara na papirju in v veliki meri tudi v praksi obljublja veliko več, volan in menjalnik pa sliko preveč pokvarita.

Preveč? Kakor vzamete; vsekakor pa dovolj, da v naslednjem trenutku voznik vpraša za ceno. In tehta. Hm, ne kaže posebej dobro ... ❖❖

Opel Antara 2.0 CDTI (110 kW) Enjoy

Cena osnovnega modela: 32.095 EUR
Cena testnega vozila: 34.030 EUR

NAŠE MERITVE

T = 23 °C / p = 1.210 mbar / rel. vl. = 43 % / Stanje kilometrskega števca: 11.316 km

POSPEŠKI

0-100 km/h: 11,9 s
 402 m z mesta: 18,0 s (123 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV): 8,4 s
 80-120 km/h (V): 13,7 s

NAJVEČJA HITROST

181 km/h
 (V. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 40,9 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 11,8 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 1.991 cm³
 - največja moč 110 kW (150 KM) pri 4.000/min - največji navor 320 Nm pri 2.000/min.
 Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 235/55 R 18 H (Dunlop SP Sport 270).
 Mase: prazno vozilo 1.832 kg - dovoljena skupna masa 2.197 kg.
 Mere: dolžina 4.575 mm - širina 1.850 mm - višina 1.704 mm - prtjažnik 370-1.420 l - posoda za gorivo 65 l.
 Zmogljivosti: največja hitrost 181 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,3 s - poraba goriva (ECE) 8,9/6,6/7,5 l/100 km, izpust CO₂ 198 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ videz zunanosti
- ▲ zmogljivosti in poraba motorja
- ▲ pogon
- ▲ lega na cesti
- ▲ terenske zmogljivosti (za ta tip avtomobila)
- ▲ prostornost
- ▲ vsestranska uporabnost
- ▼ menjalnik: upravljanje
- ▼ volan: nenatančnost, glasnost
- ▼ občutljivost karoserije na terenu
- ▼ nerodno upravljanje infosisistema
- ▼ izrazita 'luknja' motorja nad prostim tekom
- ▼ manjka šesta prestava v menjalniku

Končna ocena

Če bi bila menjalnik in volan vsaj povprečna, bi bila Antara zelo vsestranski, uporaben in zabaven avtomobil za vsak dan, za družino, za samske ... Takrat bi iskali majhne pomanjkljivosti. Tako pa ...

Dober do cene

Merilo ni eno samo; cena pri prestižnih znamkah, namenjenih denarno srečnim izbrancem, ni tako pomembna kot pri avtomobilih, namenjenih širšemu krogu kupcev. Opel ni BMW in (še zlasti v tem trenutku) tudi noče biti.



► Vedno je lepo začeti optimistično. V primeru Antare je to splošen pogled: avtomobil, ki v nekem smislu nadaljuje tradicijo Frontere, je čednega videza, je tehnično dober in je v vožnji več kot le spodoben. Z njim se da v življenju na cesti (in zunaj nje) povsem normalno preživeti in do neke mere celo uživati.

Antara je tehnično dvojčica Captive, zato kaj dosti več kot drugega logotipa znamke ne pričakujte. In to večinoma ni slabo: (tudi) Antara je 'mehki' terenec, ki ga na terenu bolj ovira njegova občutljiva zunanost kot pogonska tehnika in gume. Stalni pogon na vsa kolesa se tudi z ne posebej terenskimi gumami na terenu dobro odreže in celo elektronika, ki nadzira hitrost spusta (v blatu ...), je zelo učinkovita. Le nežnost njene zunanosti je treba imeti v mislih. Še bolje se izkaže na cestah in še posebej v mestu, če je treba prevoziti kak visok pločnik. Čvrstost podvožja in gum omogočata (seveda z zdravim razumom, ki nadzira desno nogo voznika) tisto, čemur se je treba pri oseb-

nih avtomobilih ogniti v varnem loku.

Malo manj veselja je pri parkiranju. Antara je sicer dobro, celo zelo dobro pregledna, ima pa neprijetno velik obračalni krog. Občasno bo treba vsaj enkrat več naprej in nazaj, da zadenete parkirni prostor, kot z osebnim avtomobilom. Po drugi strani razveseli tam, kjer je oprijem s cesto le še za silo dovolj dober in kjer imajo dvokolesno gnani težave: v ovinek se Antara odlično pelje, dokler voznik pritiska plin. Pogon je razveseljivo dober in lega na cesti, upošteva višino težišča ter gum, tudi.

Dober je tudi motor: zmogljiv in razmeroma varčen, čeprav precej glasen, z dolgim predgrevanjem in izrazito 'luknjo' do 1.800 vrtljajev v minuti. Vsekakor bi bil lahko varčnejši, če bi imel menjalnik šest prestav, ki bi vrtljaje pri večjih hitrostih znižala. S tem pa pridemo do točke, kjer je optimizem brez moči: upravljanje (ročnega) menjalnika je izrazito slabo, verjetno najslabše med vsemi, ki smo jih v zadnjih letih vozili. Gibi in lege prestavne ročice so izjemno