



FOTO: UROŠ POTOČNIK

KRATEK TEST - OPEL ASTRA 1.8 16V (5V)

Obletnice

Obletnice so sila relativna stvar. Za muho enodnevnico je leto neznansko dolga doba. Sto let je v obstoju veselja kot kapljica v morje. Kaj pa pomeni sto let v obstoju avtomobilske tovarne?

V primerjavi z drugimi se pri Oplu lahko pohvalijo, da se z izdelavo avtomobilov ukvarjajo že sto in eno leto, kar je že kar častljiva starost. Mogoče nimajo najstarejše zgodovine, so pa prav gotovo med tistimi prvimi, ki že od vsega začetka avtomobilske revo-



Motor: za Astro zelo dobro!

lucije krojijo in ustvarjajo avtomobile.

Naša testna Astra ni bila za nas zanimiva le zaradi 1,8-litrskega motorja, ampak tudi zaradi omejene serije vozil, ki so bila posebej označena z oznako 100. To pomeni jubilejno serijo, prodano v letu 1999, ko je Opel praznoval svojo stoto obletnico. Poleg stotice na notranji strani praga in na okrasni letvici je imela jubilejna Astra že v osnovi bogatejšo dodatno opremo. Osnovni opremi (dve varnostni blazini, servovolan, merilnik vrtljajev, električni pomik prednjih šip, električno nastavljiva višina žarometov, po višini nastavljiv voznikov sedež, deljiva zadnja klop ...) so dodali še zavorni ABS, 15-palčna lahka platišča, potovalni računalnik, usnje na volanu, daljinsko osrednje zaklepanje, radio z upravljanjem na volanu, meglenke in odprtino za smuči v zadnjem sedežnem naslonu. Kar lepa zbirka opreme, ni kaj! Kdo ve, mogoče bo pa posebna serija z oznako 100 kdaj imela še kakšno drugačno vrednost kot samo golo tržno ceno avtomobila. Mogoče bo zanimiva za zbiralce starin! Ampak šalo na stran, dejstva še vedno govorijo Astri v prid. Prodajne številke na trgih po Evropi

in tudi drugje jo uvrščajo v sam vrh.

Primerek z 1,8-litrskim motorjem prav gotovo ne more biti podhranjen in tudi ni! Zmogljivostim od končne hitrosti do pospeškov ni kaj očitati. Poraba ni med najskromnejšimi, vendar tudi ni pretirana glede na zmogljivosti. In z malce nežnosti jo je mogoče zlahka spraviti pod devet litrov. Tako bo trdil tudi potovalni računalnik, vendar računajte s tem, da se vam bo vedno za kakšen deciliter zlagal (v svojo korist). Drugače pa je Astrin potovalni računalnik izredno uporabna zadeva z mnogo koristnimi podatki, med drugim tudi s porabo goriva v litrih na uro, kadar avtomobil deluje na mestu. Takrat pove, da je poraba približno 1 liter na uro. Zanimivo! Če bi se dalo še po njem »listati« v obe smeri (VW!) in ne samo v eno, bi bil skoraj popoln.

Z motorjem je solidno usklajen menjalnik, ki pa bi bil lahko za kakšno spoznanje mehkejši, oziroma bolj gladko tekoč. Podvožje je kot pri vseh Astrah trše sorte, vodljivost dobra, TC (traction control) pa bi tudi tukaj lahko deloval hitreje.

Na koncu pa le še nekaj besed o notranjosti. Še najbolj so mi všeč priročne obvolanske ročice in ravno prav nastavljiv volanski obroč. Vse drugo je na pogled skromnejše, kot je v resnici. Videz včasih vara. In če prav pomislim, mi v teje Astri pravzaprav ni prav nič manjkalo. *Igor Pucihar*

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni, bencinski, nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 80,5 x 88,2 mm - gibna prostornina 1796 ccm - kompresija 10,5:1 - največja moč 85 kW (115 KM) pri 5400/min - največji navor 170 Nm pri 3400/min - ročična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig (Simtec 70) - uravnavani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski sinhronizirani/samodejni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,730; II. 2,140; III. 1,410; IV. 1,120; V. 0,890; vzvratna 3,310 - diferencial 3,740 - gume 195/60 R 15 (Goodyear Ultra Grip 5)

Mere, zunanje: dolžina 4111 mm - širina 1709 mm - višina 1425 mm - medosna razdalja 2614 mm - kolotek spredaj 1464 mm - zadaj 1452 mm - rajdni krog 10,8 m - **notranje:** dolžina 1600 mm - širina 1380/1380 mm - višina 880-950/910 mm - vzdolžnica 880-1100/700-910 mm - prtljažnik (normno) 370-1180 l - posoda za gorivo 52 l

Mase: prazno vozilo 1224 kg - dovoljena skupna masa 1655 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1250 kg, brez zavore 595 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 200 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,0 s - poraba goriva (ECE) 10,9/6,0/7,8 l/100 km (neosvinčeni bencin OŠ 95)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost	merilnika
0 - 60 km/h: 4,8 s	hitrosti:	
0 - 80 km/h: 6,9 s	kazalec na: resnično:	
0 - 100 km/h: 10,5 s	60	57,4
0 - 120 km/h: 14,5 s	80	77,5
0 - 140 km/h: 19,2 s	100	95,0
1000 m z mesta: 32,0 s	120	115,7
(151 km/h)	140	134,6
	160	146,9

Največja hitrost:

200 km/h (V. prestava)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.): 33,9 s (137 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.): 37,6 s (148 km/h)

Zavorna pot:

od 100 km/h: 47,5 m

Poraba goriva:

Testno povprečje 10,1 l/100 km

Najmanjše povprečje 8,5 l/100 km

Trušč v notranjosti (dB):

Prestava:	III.	IV.	V.	Okoliščine meritev
50 km/h	59	59	58	T = 0 °C
100 km/h	66	65	65	p = 1022 mbar
150 km/h	72	71		rel. vl. = 72 %
Prosti tek	36			

KONČNA OCENA

Kdo ve, mogoče bo pa posebna serija z oznako 100 kdaj imela še kakšno drugačno vrednost kot samo golo tržno ceno avtomobila. Mogoče bo zanimiva za zbiralce redkih starin! Ampak Astra s petimi vrati in z enim zmogljivjšim motorjem je zelo uporaben avtomobil že danes, kar nedvomno nakazujejo visoke prodajne številke.

- | | |
|--|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> bogata oprema | <input checked="" type="checkbox"/> trd menjalnik |
| <input checked="" type="checkbox"/> izčrpn podatki potovalnega računalnika | <input checked="" type="checkbox"/> ni ogledala v voznikovem senčniku |
| <input checked="" type="checkbox"/> zmogljiv motor | <input checked="" type="checkbox"/> preveč nazaj usločeni vzglavniki spredaj |
| <input checked="" type="checkbox"/> pogreznjen srednji vzglavnik zadaj | <input checked="" type="checkbox"/> nerodna stikala za radio na volanskem obroču |
| <input checked="" type="checkbox"/> vozne lastnosti | |
| <input checked="" type="checkbox"/> prilagodljivost | |

CENA: 3.142.663 SIT (Avtotehna VIS)