



Test

**OPEL ASTRA
1.8 16V**

IZPILJEN PROFIL

Oplova zvezdnica šteje že tretje leto. Ta "starost" pri avtomobilih tega razreda pomeni, da jih je treba nekoliko osvežiti in narediti tako privlačnejše. Zunanje oblike astre so še zmeraj sveže in sodobne, zato pa so jo sedaj ponudili v več paketih opreme in z novim, zelo sodobnim motorjem.

Testna astra je bila kombimuzina s petimi vrati, od manj imenitnih oplov tega razreda pa se že navzven razlikuje po dveh (kovinskih) diamantih, ki sta nameščena po eden na vsakem blatniku vozila, po petkrakih lahkokovinskih platiščih in po štirikotni izpušni cevi, kar izkazuje športnost. Tako oblikovani konci izpušnih cevi so namreč znani z močnejših calibrov. Oprema diamond spada ob opremah young in sportive med posebne opreme, klasične pa so pozna-

valcem oplov že dobro znane in te so GL, GLS, CD in GSI. Že samo ime diamond da vnaprej vedeti, da gre za bolj razkošno stvar. Astra s to oznako med drugim premore že prej omenjena kakovostna in lepa lahkokovinska platišča s pokrovom na ključ, osrednjo ključavnico, ABS, zračno blazino za voznika, elektrika služi pomiku prednjih šip in zunanjih vzvratnih ogledal, sončno streho pa je treba prestavljati ročno. Volan in prestavna ročica sta odeta v usnje, zadnja klop je seveda



ustrezeno deljiva po tretjini, z odprtino za smuči, radio-aparat je soliden (anteno je treba premikati ročno), pogrešal sem le megleanke, ki pri takšni opremi v celoti ne bi smelete manjkati.

Barvna usklajenost testnega vozila je okusna, v notranosti uporabljeni materiali pa delujejo kakovostno. Prednja sedeža v tej astri premoreta zelo dober kompromis med športnostjo in udobnostjo. Sedenje je torej neutrujajoče, telesni oprijem pa je prav tako zadovoljiv. Sedeža je moč prilagajati vsem željam sedenja. K dobrvi namesitvi voznika pripomore tudi solidna opora za levo nogo, primerno nameščena pedala, ravno prav debel volanski obroč, v katerem je nameščena zračna blazina, ki napihljena premore kar 67 litrov

prostornine. Žal pa je sovoznik za podobno kakovostno blazino prikrajšan. Obvolanski ročici sta kompaktni, prav tako kot vsa druga stikala, izjema je le tisto za nastavljanje vzvratnih ogledal, ki je nekoliko premajhno. Stikalo za vse štiri utripalke je nameščeno prav tam, kjer mora biti, na sredini armaturne plošče med prezračevalnimi režama, tako da je dobro dosegljivo vozniku in sovoznišku. Ti dve prezračevalni reži pa bi lahko imeli loputi za zapiranje, kar bi predvsem ugajalo sovoznišku, ki noče imeti prepiha v avtomobilu, če recimo to voznik hoče. Res pa je tudi, da je moč zrak iz reže usmeriti kam drugam. Zvok, ki opozori na prižgane luči ob ugasnjem motorju, je obopen, saj spominja na budilke

najgrozljivejše sorte.

Odlagalnih polic v notranosti je dovolj, uporabne pa so predvsem tiste v vratih in v sredinski konzoli. Polica na armaturni plošči pa je pravna, da bi lahko bila funkcionalna med nekoliko ostrejšo vožnjo. Ročica ročne zavore je v zategnjencem položaju za moj okus malce previsoka, nekaj nepotrebnih zvokov pa je včasih oddal tudi ventilator v prezračevalnem sistemu. Vendar to ne kvare vtisa o kakovostni in solidni izdelavi tega avtomobila. Vrata se odpirajo dovolj široko, da omogočajo udoben dostop v vozilo, zadnja klop je še kar prostorna, prtljažnik je lepo obdelan in povečljiv, če pa želite večjega, se lahko odločite za limuzinsko različico astre.

V nosu testne astre je bil popolnoma na novo zasnovan motor iz družine ecotec. Snavalci tega motorja so se predvsem namenili izdelati varčen in zmogljiv agregat z zelo majhno količino strupov v izpušnih plinih. Da znajo pri Oplu delati odlične motorje, je stara stvar, z novim pa so to samo še enkrat potrdili. Je živahen in zmogljiv, odlikuje ga spontanost pri pospeševanju, dovolj moči v vseh območjih vrtljajev in majhna



Motor ecotec: zmogljiv in varčen

poraba goriva. Rad vžiga, nekoliko je muhast le v prostem teku, ko je še zelo hladen, kar pa ni moteče. Ob prostornini 1798 kubičnih centimetrov zmore solidnih 92 kW (125 KM) pri 5600 vrtljajih,

Da znajo pri Oplu delati odlične motorje, je stara stvar, z novim pa so to samo še enkrat potrdili.



Solidno obdelan prtljažnik je povečljiv po željah



Dobra armaturna plošča, slaba odlagalna polica



K napisu 1.8-16 V sodi štirikotna izpušna cev



največji navor 168 Nm pa pri 4800 vrtljajih v minuti. V glavi iz lahke kovine sta nameščeni dve odmični gredi, ki ju krmili zobati jermen, samonastavljeni ventili so štirje za vsak valj, vbrizg goriva je večtočkovni, dovršena elektronika pa bdi nad delovanjem motorja in skrbi seveda tudi za vžig. Kljub priganjanju boste porabo goriva težko spravili čez 11 litrov na 100 km, z nekaj obzirnejšo nogo pa bo poraba ugodno nizka in pri tem se ne bo treba odpovedati velikim hitrostnim povprečjem. V veliko pomoč motorju je tudi dovolj kratko, ampak zelo primerno in spremno izračunan menjalnik. Gibi prestavne ročice so ustrezni, ročica se ne zatika, vendar bi za boljši vtis lahko bila nekoliko natančnejša. Pri hladnem menjalniku pa je ročica le nekoliko predolgo razmeroma toga. Kljub temu motor in menjalnik v tej astri

skrbita za precej vozniške zavabe, avto je seveda zaradi močnejšega motorja varnejši pri prehitevanjih. Zvok motorja ni prehrupen, v višjih vrtljajih pa je vreden poslušanja.

Astra je bila med prvimi v svojem razredu, ki je imela ojačitve v bočnih vratih in zategovalnike varnostnih pasov. Odlikujejo jo tudi dobra preglednost iz vozila na vse strani ter dovolj velika in temeljita vzvratna ogledala, kar tudi pripomore k varnejši vožnji.

Stabilnost vozila je zadovoljiva pri normalni vožnji, pa tudi pri nekoliko ostrejši vožnji je avto popolnoma obvladljiv in vodljiv, v hitrih ovinkih ob izdatnem dodajanju volana pa postane zadek nekoliko preveč nemiren, vendar ne nevarno. Vzmetenje je, prav tako kot prednja sedeža, odličen kompromis med športnostjo in udobjem. S svojo primerno trdoto je tej astri pisano na kožo. Zavore so zanesljive in se ob pretiravanju pregrevajo v mejah normale, v kombinaciji z napravo ABS pa so dodaten kamenček v mozaiku varnosti tega vozila.

Bistvo te astre je nedvomno nov motor, ki je zelo dober, in na ta način jim je pri Oplu uspel astro osvežiti in narediti kupcem še privlačnejšo in zanimivejšo.

Tekst: ANDREJ SUPÉ
Foto: MATEJ DRUŽNIK

Tehnični podatki

Motor: štrivaljni - štritoktni - vrstni - nameščen spredaj - prečno - vrtina in gib 81,6 x 86,0 mm - gibna prostornina 1798 kubikov - kompresija 10,8:1 - največja moč 92 kW (125 KM) pri 5600/min - srednja hitrost bata pri največji moči 16,1 m/s - specifična moč 51,2 kW (69,5 KM)/liter - največji navor 168 Nm pri 4800/min - ročična gred v 5 ležajih - dve odmični gredi v glavi (zobati jermen) - 4 ventilji za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronsko vibrizgovanje goriva in vžig (Siemens simtec 56) - vedno hlajenje 6,9 litra - motorno olje 4,0 litra - akumulator 12 V, 44 Ah - alternator 980 W - uravnavani izpušni katalizator.

Prenos moči: motor spredaj pogon prednjih koles - enokolutna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,580; II. 2,140; III. 1,480; IV. 1,120; V. 0,890; vzvratna 3,330, diferencial 3,570 - platičica 5,5 x 14 - gume: 175/65 R14 (Michelin MX 2) - kotačni obseg 1,77 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi 33,5 km/h

Voz in obese: kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmelni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj pologu prema, prečno povezana vzdolžna vodila, vijačno vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvakrožne zavore, spredaj in zadaj kotutne, spredaj prisilno hlajenje, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnjem kolesu (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,4 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4051 mm - širina 1688 mm - višina 1410 mm - medobna razdalja 2517 mm - kolotek spredaj 1430 mm, zadaj 1423 mm - rajčni krog 10,5/9,8 mm - **notranje:** dolžina led armaturene plošče do zadnjega naslonjala 1630 mm - širina (komolci) spredaj 1365 mm, zadaj 1370 mm - višina nad sedežem spredaj 890-940 mm, zadaj 840 mm - vzdolžnica prednjih sedežev 980-1120 mm, zadnjih klop 760-600 mm - premer volanskega obroča 365 mm - prtižnik (normno) 360/1200 l - posoda za gorivo 52 l

Teže: prazno vozilo 1100 kg - dovoljena skupna teža 1595 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 500 kg - dovoljena obtežba strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 204 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,0 s - poraba goriva (ECE): 6,1/7,7/9,7 litra neovrhčenega bencina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:
201 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0 - 60 km/h	4,2 s
0 - 80 km/h	6,4 s
0-100 km/h	9,8 s
0-120 km/h	13,7 s
0-140 km/h	19,4 s
1000 m z mesta	31,1 s (166 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.)	35,0 s (155 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)	38,7 s (144 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h	95,5 m
od 100 km/h	41,1 m

Natančnost

merilnika hitrosti:

kazalec na	resnično
40	37,7 km/h
60	56,4 km/h
80	76,3 km/h
100	95,5 km/h
120	115,7 km/h
140	135,3 km/h

Poraba goriva:

testno povprečje	9,4 l na 100 km
------------------	-----------------

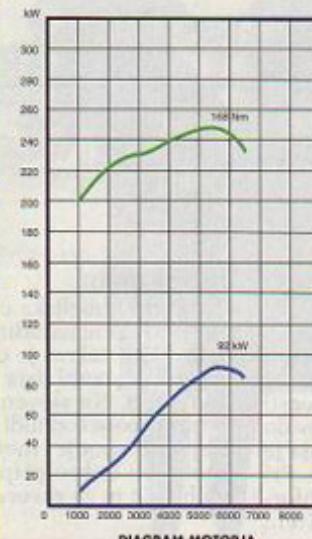


DIAGRAM MOTORJA

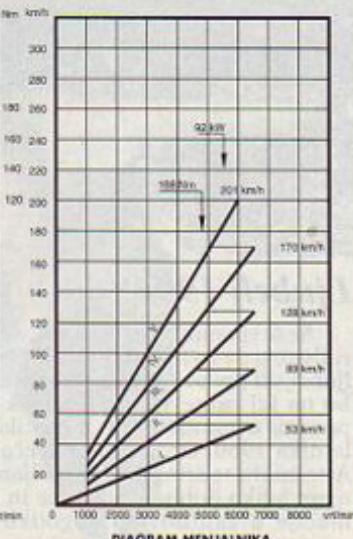


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- motor
- menjalnik
- poraba goriva
- izdelava
- prednja sedeža
- preglednost iz vozila
- oprema

Grajamo

- polica na armaturni plošči
- šum iz ventilatorja
- ni zračne blazine pred sovoznikom
- zvočni signal za pozabljene prižgane luči

Cena

DEM 36.115

(Avtotehna VIS d.o.o., Ljubljana)

Končna ocena

Opel astra 1.8 16 V diamond spada z vsemi svojimi dobrimi lastnostmi v sam vrh svojega avtomobilskega razreda. Nov motor je tovarni lahko v ponos in z njim se ta avto uvršča v vrh ponudbe aster, in to zelo diskretno, saj nekako noče odzirati kupcev astre GSi s 110 kW, ampak išče nove. Tudi na račun nižjega davčnega razreda, kot velja to pri nas.