



Test:

*OPEL ASTRA 1,8i
NOTCHBACK CD*

DOBER VTIS

Opel je limuzinsko različico astre z imenom notchback (prirezan zadek) kupcem ponudil lansko pomlad, torej dobrega pol leta za kombi-limuzino in karavanom. Z njo so zaokrožili astrino karoserijsko paletu, kateri so letos dodali še kabriolet, obenem pa konkurenci odtegnili del "tržnega kolača".



Zadek: na njegove poteze se mora človek navaditi

Opel je limuzinsko astro namenil predvsem družini naravnanim kupcem, ki si v avtomobilu želijo imeti štiri vrata za vstopanje potnikov, ter klasičen (podaljšan) zadek. Mnogim se bo ta astra zdela kar nekako preveč zaobljena, saj je, razen če jo gledamo z boka, povsod prijetno zaokrožena. Njeni oblikovni značilnosti sta nizek nos, znan že od osnovnega modela in položno nagnjena prednja šipa, ki se prek diskretno padajoče strehe konča v ravno odrezanem zadku z novimi (velikimi) zadnjimi lučmi. Tudi pri limuzini je ostalo tretje, trikotno bočno okno ter od zadnjih vrat proti zadku potegnjena ravna izboklina, ki je tukaj zaradi podaljšane zadnjega dela pač nekaj daljša.

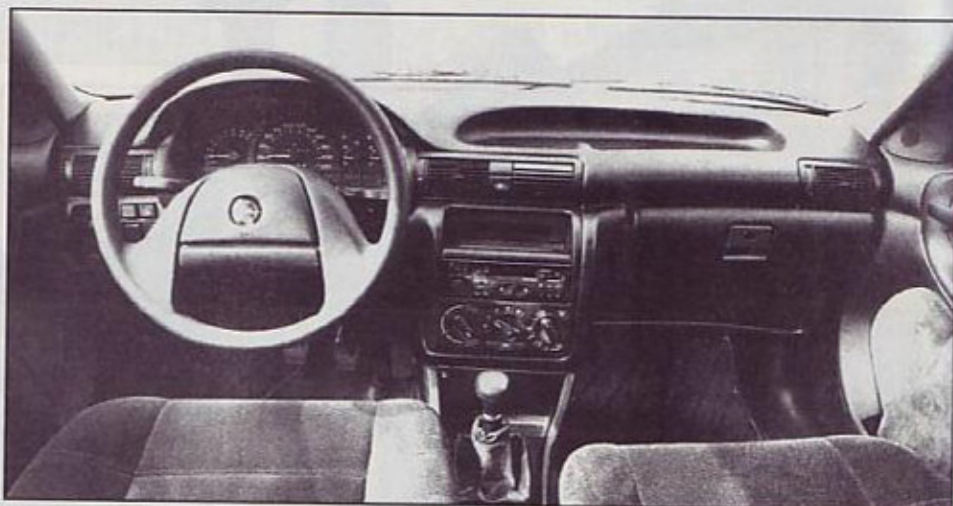
Testni avtomobil je nosil na bokih oznako CD, kar pomeni bogato serijsko opremo, ki jo človek opazi takoj, ko sede za volan. Udobni sedeži, voznikov je ob tem ročno nastavljiv tudi po višini, ponujajo dober oprijem telesa tudi ob hitrejši vožnji skozi ovinke ter dovolj mehko, da daljše vožnje za voznika in potnike niso prevelik napor. Očitam jim lahko le prekratek vzdolžni pomik, zlasti v smeri proti volanskemu obroču. Slednji je opremljen z volanskim servoojačevalnikom, vendar je malce prevelik, pa tudi njegovi prečki sta nameščeni tako nizko, da si voznik med vožnjo z njima ne more pomagati. Šipama v prednjih vratih in oplovsko širokima zunanjima ogledaloma streže

elektrika, stikala zanje pa so nameščena v ročaju vrat. Že po nekajkratni uporabi se voznik privadi na njihov položaj, tako da jih pred uporabo ni več treba iskati s pogledom. Pomikno streho je moč upravljati ročno, zlasti v vročih poletnih dneh pa postane tovrsten dodatek nepogrešljiv del avtomobilske opreme, če si ob nakupu avtomobila ravno ne omisslite klimatske naprave.

Armatura plošča, kakršna je ta, je značilna za vse (nove) Oplove avtomobile, saj se ne razlikuje bistveno v celotni paleti od corse do calibre, to pa pomeni predvsem precejšnjo zaobljenost, prekrivanje merilnikov, radio z ločenim displayem, ki streže tudi z uro, očesu in oprijemu privlačna stikala ter vklapljanje notranje luči s potegom stikala žarometov.

Mnogim se bo ta astra zdela preveč zaobljena, saj je, razen če jo gledamo z boka, povsod prijetno zaokrožena.

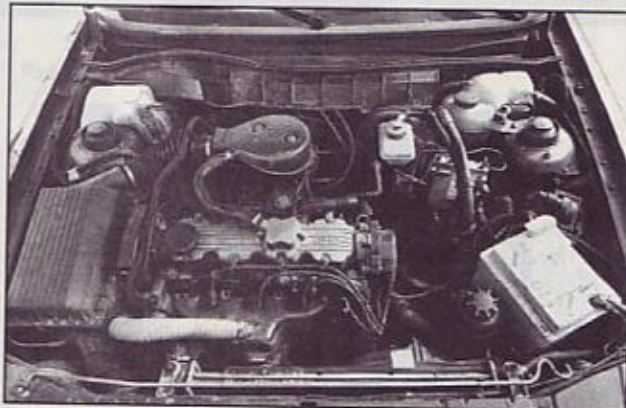
Tudi predalnik pred sovoznikovim sedežem je dovolj prostoren za odlaganje drobnarij, le-tim pa so Oplovi snovalci namenili tudi polico pod predalom ter odprtine na vratih in med sedežema. V celem je vtis med vožnjo ugoden, potniki na zadnji klopi imajo dovolj prostora za kolena tudi, če sta prednja sedeža pomaknjena nazaj, bogata opremljenost kabine pa zapusti prestižnejši vtis o tem avtomobilu, kot si ga zasluži na prvi pogled. Tudi pod motornim pokrovom se skriva očem sicer neugleden, a preverjen in dovolj zmogljiv motor. Opremljen je z eno odmično gredjo v glavi iz lahke kovine ter s po dvema ventiloma na valj. Podprt z elektronskim sistemom za vbrizgavanje goriva in vžig zmore ta 1,8-litrski štirivaljni največjo moč 66 kW (90 KM) pri 5400 vrtljajih v minuti in največji navor 145 Nm pri 3000 vrtljajih v minuti. Obenem ima v skladu s sodobnimi zahtevami o čistem okolju dodan tudi tristezni uravnavani katalizator za izpušne pline, tako da tudi po tej strani drži korak s konkurenco. Motor tekoče vžiga v vseh okoliščinah, se sprva hitro, nato pa vse bolj lenobno odziva na voznikove ukaze, saj mu najbolj ustreza delovno območje med 2000 in



Kokpit: lična in bogata opreme

Prtljažnik: povečljiv na račun (deljive) zadnje klopi

Motor: še vedno moderen in dovolj zmogljiv



5000 vrtljaji, kasneje pa se z grgrajočim truščem upira priganjanju vse do 6300 vrtljajev v minuti, ko elektronika prepreči nadaljnje trpljenje motornih delov in prekine vžig. Petstopenjski

Tudi pod motornim pokrovom se skriva očem sicer neugleden, a preverjen in dovolj zmogljiv motor.

menjalnik je spretno preračunan in dovoljuje tudi lenobnost pri pretikanju, prestavna ročica pa navduši zaradi lahkotnih in na-

tančnih hodov. Motor tako zadovolji predvsem s potovalnimi zmogljivostmi ter v mestni gneči, malo slabše pa se odreže pri pospeševanju, zlasti kadar je avtomobil polno obremenjen.

Legat tega avtomobila je pogojena s klasično limuzinsko zasnovo ob prednjem pogonu, kar pomeni, da temu oplu bolj "ležijo" dolgi in blagi ovinki, kjer je povsem nevtralen, v ostrih in kratkih ovinkih pa pokaže nekaj slabosti. Za tovrstne zahteve je namreč zadek predaleč za zadnjima kolesoma, svoj davek pa pobere tudi zasnova "vse spredaj". Vendar, če voznik ne

pretirava, so vse reakcije podvoza vnaprej predvidljive, rešiti pa jih je moč že s popuščanjem plina ali z dodajanjem volana. Takrat se avtomobil samodejno popravi v zeleno smer in vozniku po pravilu ne povzroča dodatnih težav. Če pa je hitrost ob vstopu v ovinek le prevelika, se lahko zgodi, da mora voznik kratko pritisniti tudi na zavoro, da začne drseti zadek, in šele tedaj se bo nos avtomobila, ki sili iz ovinka v ravni smeri, poravnal v pravo smer. Karoserija je dovolj čvrsta, da ne prihaja do opaznejšega vzdolžnega zvižanja tudi ob agresivnejšem vozniku, med tovrstno vožnjo pa je slišati razne "čričke", ki se oglašajo na raznih koncih v armaturni plošči. Lega avtomobila je torej dolgo nevtralna, pri tem pa je treba paziti le na pravilno obtežbo s potniki in tvorom, kajti vsaka tovrstna nepazljivost se lahko kralu maščuje.

Pri zavorah se ta opel lahko pohvali z ABS, ki vozniku lajša vožnjo zlasti na spolzkem cestišču. Ustavljanje je kratko in zadovoljivo tudi po večkratnem zaporednem zaviranju, pri čemer so avtomobilu namenili kolutne zavore (hlajene) le spredaj, zadnjim kolesom pa bobnaste, Astra v še eni karoserijski preobliki z obilo opreme, z dovolj višite varnosti in z zadovoljivim motorjem je že kar lep čas na voljo kupcem. Zanj se odločajo ljudje, ki prisegajo na opel in nemški značaj, ob tem pa je jasno, da je dober vtis pri takšnem avtomobilu (že kar) obvezen.

**Tekst: BORIS SAMBOLEC
Foto: IGOR MODIC**

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritaktni - vrstni - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 84,8 x 79,5 mm - gibna prostornina 1796 kubikov - kompresija 9,2:1 - največja moč 66 kW (90 KM) pri 5400/min - srednja hitrost bata pri največji moči 14,3 m/s - specifična moč 36,7 kW (50,1 KM)/liter - največji navor 145 Nm pri 3000/min - ročična gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - 2 ventila za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronska vbrizgavanje goriva in vžig - vodno hlajenje 7 litrov - motorno olje 4 litre - akumulator 12 V, 44 Ah - alternator 980 W - uravnjavani izpušni katalizator

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi - enokolturna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani 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 1/2" x 14 - gume 175/65 R 14 (dunlop SP winter), katalni obseg 1,83 m - hitrost vozila pri 1000/min v V. prestavi: 40,6 km/h

Voz in obese: limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - Cx = 0,31 - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, prečna in vzdolžna vodila, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolturne (hlajene), zadaj bobnaste, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, prestava 18,0:1, 3,4 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4239 mm - širina 1688 mm - višina 1410 mm - medosna razdalja 2517 mm - kolotek spredaj 1430 mm, zadaj 1423 mm - najmanjša razdalja od tal 130 mm - rajdni krog 10,5 m - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1630 mm - širina (kolomci) spredaj 1365 mm, zadaj 1370 mm - višina (nad sedežem) spredaj 890-940 mm, zadaj 840 mm - vzdolžnica prednji sedež 980-1120 mm, zadnja klop 760-600 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prtljajnik (normno) 500/810 litrov - posoda za gorivo 52 litrov

Teže: prazno vozilo 1060 kg - dovoljena skupna teža 1550 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1000 kg, brez zavore 500 kg - dovoljena obtežba strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 180 km/h - pospešek 0 - 100 km/h: 12,5 s - poraba goriva (ECE): 5,6/7,2/9,9 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



Naše meritve

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

Pospeški:

0 - 60 km/h 5,9 s
0 - 80 km/h 8,9 s
0 - 100 km/h 13,8 s
0 - 120 km/h 18,4 s
0 - 140 km/h 27,1 s
1000 m z mesta:
34,5 s (149 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.)
37,1 s (144 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)
39,3 s (135 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h 101,3 m
od 100 km/h 42,4 m

Natančnost
merilnika hitrosti:

kazalec na: resnično:
60 57,2
80 76,9
100 98,1
120 116,4

Poraba goriva:

testno povprečje:
10,3 litra/100 km

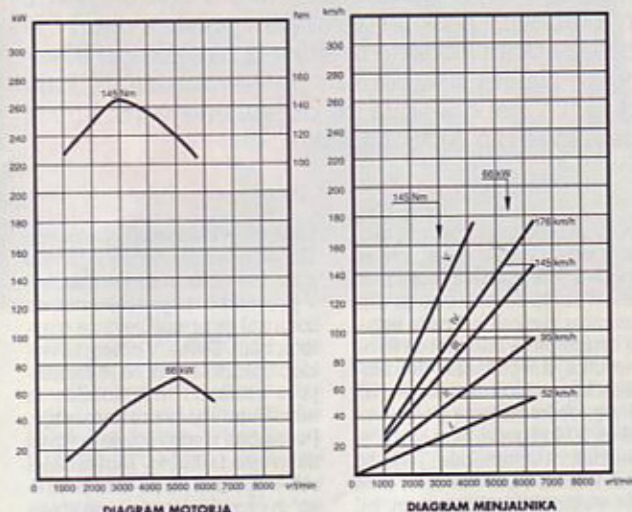


DIAGRAM MOTORJA

DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- oprema
- kakovost izdelave
- oblika armaturne plošče
- končne motorne zmogljivosti
- lega na cestišču
- splošen vtis

Grajamo

- hrupnost motorja ob priganjanju
- sedežni pomik
- (pre)velik volanski obroč
- slabotno pospeševanje

Cena

ATS 163.520 + 43% tolarskih dajatev
(Avtotehna Vis d.o.o., Ljubljana)

Končna ocena

Opel astra 1,8i NB je torej na videz povprečen, limuzinsko zasnovan avtomobil, ki bistvo skriva in lastnika navduši šele čas. Z oznako CD, ki označuje bogato serijsko opremo, seže za razred više od svojih sester, obenem pa skupaj z motorjem ponuja prijetno družinsko počutje. Vsekakor dobra naložba.