



Četrta svečka na deseti torti

Vseveda Wikipedia pravi, da je na naši fotografiji Astra četrte generacije. A Wiki ne ve, da je bil Kadett v resnici njen predhodnik, zato je prednikov že za prste dveh rok.

besedilo: **Aljoša Mrak** • foto: **Aleš Pavletič**

► Ne zamerimo, če ne poznate (avtomobil-ske) zgodovine. Kot ste opazili, tudi mi radi pobrskamo po brezplačni spletni enciklopediji, da si osvežimo znanje. Kadetta so začeli izdelovati že leta 1936, takrat še kot Kadetta I. Po letu 1962 pa je Kadett dobil zraven imena še črko in od takrat so se zvrstili modeli A, B, C, D in E. Potem pa je Kadett v letu slovenske osamosvojitve dobil drugo ime (ime Astra je prišlo iz Velike Britanije) in na sosednjem tiru nadaljeval Oplovo poslanstvo v kompaktnem razredu. Astra F, G in H so bile dobra osnova

za povsem nov model, ki smo ga dočakali – ha, že lani. Se tudi vam po tem dolgem uvodu zgodovine zdi, da je Volkswagen Golf z bahavo šestico pravi mladenič v tej družini?

Pri Oplu so morali biti pri generaciji I ne glede na bogato tradicijo precej temeljiti, saj so jih že začele pestiti finančne težave. Morda pa so bile prav rdeče številke na GM-ovem računu krive, da najnovejša Astra ni le nov list papirja v sicer debeli knjigi, ampak kar novo poglavje. S predhodnico bi jo namreč le stežka primerjali, ker je toliko boljša.

| Opel Astra 2.0 CDTI (118 kW) AT Cosmo (5 vrat)

Začnimo kar pri zunanosti. Od prejšnje generacije je Astra I daljša za 170 milimetrov, prav tako je medosna razdalja izdatnejša za 71 milimetrov. Če jo primerjamo z najhujšimi tekmeci, potem lahko takoj opazimo, da je nova Astra najdaljša, hkrati pa tudi najvišja. Širši je le Ford Focus. A da izdatne višine ne boste opazili, ni kriva le dolžina, ampak oblika karoserije in široko zastavljeno podvozje. Zaradi padajoče oblike sicer prikupno oblikovanih karoserijskih potez se je treba kar skloniti, če želite brez buške na glavi zasesti mesto v drugi vrsti sedežev, prav tako so nekaj uporabnosti prtljažnika izgubili zaradi nepravilnih (beri: športnih) oblik zadka. Po prostornosti prtljažnika spada Astra kljub dolžini le v sivo povprečje, saj ponujata Megane in odhajajoči Focus v povprečju kar za 30 litrov več, merilo v razredu Golf pa 20 litrov manj prostora. No, ko smo že pri prtljažniku, moramo takoj pohvaliti sistem FlexFloor, kjer lahko s prilagodljivo (nosilno!) polico poljubno spreminjamo prostornino zgornjega in spodnjega nadstropja prtljažnika, po želji pa lahko to polico enostavno spravimo na dno lepo obloženega in po tretjini povečljivega kraljestva prtljage. Preprosto in uporabno. No, kje smo že ostali? Aha, oblika ... Da ne boste mislili, da sta zgolj oblika karoserije in prikupne luči zaslužne za to, da je Astra na prvi pogled tako športna. Z metrom v roki bi opazili, da ima nova Astra v primerjavi z generacijo H izdatnejše koloteke (za 56 milimetrov spredaj in kar za 70 milimetrov zadaj), hkrati pa presenečeno ugotovili, da ima v nasprotju s tekmeci širši zadnji kolotek, in ne sprednjega, kar je v navadi pri sprednje gnanih avtomobilih. Prav zato je nova Astra zadaj videti športno široka, kot bi hotela že na prvi pogled povedati, da bo planila povsem na vrh razreda, kjer je pogača v evropskem merilu vredna kar tretjino trga.

Pogled v notranjost vas bo morda malce zmedel. Takih Aster bodo pri nas le malo prodali, saj je bila naša (nemška) odlično založena z opremo. V bistvu preveč, kar je tudi razlog za vrtoglavo visoko ceno testnega modela. Zato pa smo lahko preizkusili vse tehnične in elektronske poslastice, ki so si jih omislili Oplovi strategiji za pritegnitev zahtevnih kupcev: recimo razvajanje zadnje plati z vrhunskima sprednjima športnima sedežema, ki omogočata povečanje sedalnega dela za 280 milimetrov, nastavljenost ledvenega dela, prilagodljivost kota sedala in aktivne vzglavnike. Odeta v usnje sta tako imenovana ergonomična športna sedeža vrhunska, edini minusek bi pripisal višini, saj Golf omogoča nižji položaj. Za mojih 180 centimetrov je bila višina v Astru idealna, višji pa boste imeli malce več težav, saj boste gledali že pod zgornjim robom vetrobranske šipe. V mrzlih



zimskih dneh smo bili navdušeni nad dodatnim gretjem volanskega obroča, ki skupaj s tristopenjskim gretjem sedeža kmalu segreje premraženega voznika. Saj veste, turbodizli se počasneje ogrevajo kot bencinski bratje, čeprav se vse boljše znamke hvalijo s hitrim gretjem. Nič ne rečemo, gretje zadnjice in rok je super zadeva, a škodoželjneži bi takoj zlobno pripomnili, da nas v bližnji prihodnosti čakata še gretje stopalk in pihanje toplega zraka okoli ušes, kot smo vajeni v sodobnih kabrioletih. No, pri Avto magazinu raje začnemo pri vzroku, in ne pri posledici, zato bi svetovali dodatno ogrevanje vetrobranske šipe, da vam sploh ne bi bilo treba drsat led. Če lahko mirno rečemo, da so okrogli merilniki pregledni in vsčeni, bomo do založenosti sredinske konzole z gumbi malce manj prizanesljivi. Veliko opreme, med drugim navigacija, prostoročno telefoniranje, radio s CD-predvajalnikom, dvokanalna samodejna klimatska naprava itd. pač ponujajo veliko možnosti, zato je na dosegu voznikove desnice tudi (pre)veliko gumbov. Veliko pa ne pomeni vedno tudi nepregledno, zato nikar takoj panično mahati z navodili za

Iz oči v oči



Vinko Kernc

» Čisto drugače je, če je avtomobil 'naložen' z opremo z vseh možnih področij. Zato se morda zdi tale Astra precej drugačna (jasno: boljša) od Astre, ki bo krojila avtomobilsko zgodovino, vseeno pa vsaj do neke mere velja ugotovitev, ki smo jo zapisali že ob krstni vožnji v začetku lanskega oktobra: če že ni absolutno najboljša v razredu, je pa izredno blizu. Pravzaprav ji lahko očitam le ne ravno najbolj posrečen način upravljanja 'drugotnih' naprav. Pa še na to se človek hitro navadi. «



Saša Kapetanovič

» Že petvratna različica nakazuje precej športno in kompaktno obliko. Sumim, da bo OPC za prste oblizniti. V notranjosti je čutiti vpliv Insignie, kar je dobro predvsem z vidika kakovosti izdelave in materialov. Testna različica je bila bogato opremljena in dvomim, da bomo takih veliko videli na cestah. Kakšna bolj skopa različica pa se utegne razširiti po Sloveniji hitreje kot trač o Damjanu Murku. Amen, bi rekli pri Oplu na tako novoletno željo. «



| Opel Astra 2.0 CDTi (118 kW) AT Cosmo (5 vrat)

ni), dinamično oblikovane armaturne plošče in kakovostnih materialov malce pokvarita le dela ob stranskih šipah, kjer so oblikovalci kar malce na silo pritaknili dodatne zračnike za odtajevanje bočnih stekel. Kot da zgornja zračnika na skrajnih kotih armaturne plošče ne bi opravljala svoje naloge (česar zaradi razgibane oblike okoli stika med vrati in armaturno ploščo tudi ne moreta), nato pa bi inženirji in oblikovalci naknadno pritaknili še dodatne šobe. Šobe bi mirno spregledali, če bi dobro opravljale svoje delo, a celotno zračenje (oziroma gretje) v Astri lahko označimo zgolj kot povprečno. Za odtajevanje šip in gretje nog potrebuje kar nekaj časa, zato hudomušna ideja o ogrevanih stopalkah sploh ni tako napačna. Podobno je z odlagalnimi površinami. Čeprav so se pri Oplu na vsa usta hvalili, koliko drobnarij različnih velikosti in oblik lahko pospravimo v številne predale, pa so zares uporabna mesta zgolj povprečna. Vključno z luknjo za pijačo, ki

suvereno objame le eno velikost, pa še daleč je od hlajenja klimatske naprave. Minus smo podelili tudi težje dosegljivemu potovalnemu računalniku, saj je treba za podatke vrteti del leve obvolanske ročice, bi pa pohvalili zagon zadnjega brisalnika. Pri drugih je treba volan spustiti, če želite v deževnih dneh kaj videti za avtomobil, pri Astri pa le pritisnete s prstom vrh desne obvolanske ročice in brisalniki bo začel plesati, ne da bi morali pri tem spustiti volan.

Pri osnovni tehniki pa Oplovci niso razočarali, kaj bi bili skromni, celo navdušili so! Začnimo kar pri največjem presenečenju, samodejnem šeststopenjskem menjalniku. Zobniki niso povezani z dvema sklopkami, kar je nekaterim v uredništvu takoj šlo v nos. Odkrito priznamo, da je Golf DSG res dobra zadeva, toda vprašanje se glasi: a to res potrebujemo? Ne. Po 14-dnevem druženju z Astrinim samodejnim menjalnikom, ki omogoča tudi sekvenčno prestavljanje, smo

“Raje kot dodatno gretje volana bi imeli ogrevanje vetrobranske šipe.”

uporabo. Večino teh sistemov lahko upravljamo kar prek volanskih tipk, na levem volanskem kraku tempomat in na desnem radio ter telefon, zato pogled med vožnjo ne bo pogosto uhajal na preveč založeno sredinsko konzolo. V skrajni sili bo dobrodošel najuporabnejši gumb z napisom back (nazaj), ko naredite korak nazaj oziroma se vrnete na izhodišče. Odlično počutje zaradi vrhunskega položaja za volanom (upal bi si trditi, da Astra s športnimi sedeži suvereno premaga vso konkurenco kljub malce omejeni globi-



o tem še bolj prepričani. Menjalnik deluje nežno in povsem dovolj hitro ne glede na to, ali ste med hitrejšimi vozniki z rdečo rutko okrog vratu ali med počasnejšimi s klobukom na glavi. Niti voznikova neodločnost, ko na polno pohodiš stopalko za plin in jo takoj nato popustiš, ne zmede samodejneža, da bi stresel živo vsebino v notranjosti avtomobila.

Koliko stane v EUR	
DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
Kovinska barva	450
Električni pomik stekel zadaj	375
Hitro ogrevanje vozila	275
Usnjena notranjost in ogrevanje sprednjih sedežev	1.275
Prilagoditev prtljažnega prostora	55
Parkirni pripomoček	500
Ogrevan volanski obroč	100
Naprava za prostoročno telefoniranje	450
Radio DVD 800 Navi	1.050
Cosmo/Sport paket	1.930



Na menjalnik deluje tudi sistem FlexRide, s katerim spreminjamo naravo nove Astre. FlexRide je v osnovi elektronsko nastavljivo delovanje blažilnikov, ki v programu Sport delujejo bolj togo, v programu Tour pa udobneje. Skupaj s podvozjem pa z vklopom gumba na vrhu sredinske konzole nastavimo še delovanje elektronsko krmiljenje stopalke za plin (odzivnost), barvo instrumentne plošče (bela za Tour in živo rdeča za Sport), električni servovolan (odzivnost) ter že omenjeno delovanje menjalnika. V programu Tour bo prej prestavljal, v načinu Sport pa bo bolj vztrajen pri vsaki prestavi. Načeloma smo od sistema FlexRide pričakovali več, sploh v programu Sport, a vendar zmerno spreminjanje značaja avtomobila sploh ni tako napačno. Vprašanje pa je podobno kot pri dvosklopčnem menjalniku: ali to sploh potrebujemo? Odkrito rečeno, bi bil moj odgovor negativen, saj je razpon med udobnim in športnim načinom premajhen, poleg tega pa je osnovno podvozje (posamične obese spredaj in cenejša poltoga prema z Wattovim členom zadaj) povsem kos tudi dinamičnim voznikom. Različica OPC bo verjetno radikalnejša. Edini minus menjalniku smo pripisali le dirkači, saj je shema prestavljanja v sekvenčnem načinu nasprotna dirkaški. Ah, kje so dobri stari časi, ko je Opel uspešno dirkal v reliju in DTM-u? Verjetno se jih sploh ne bi spomnil, če ne bi dobil v roke njihove knjige, v kateri pregled zgodovine od leta 1936 do leta 2009 v kompaktnem razredu pri večini modelov ponosno prikazujejo z dirkalniki. Se spominjate Seppa Haiderja, Walterja Röhrla in podobnih hitrih gospodov?

Zanimivo je, da se Astra dobro počuti v mestu, na podeželju in na avtocesti. Za prepoznavnost v mestu bodo poskrbeli dnevni žarometi v LED-tehnologiji, za preglednost ponoči pa sistem AFL+. Sistem AFL s prilagodljivimi biksenonskimi žarometi, ki so jih razvili in izdelali v ljubljanski tovarni Hella Saturnus, ponuja kar devet funkcij (spreminjanje intenzivnosti in dometa glede na vozne razmere in pogoje v prometu) ter pomaga pri odlični osvetlitvi, menjalnik pa se je v mestni gneči odlično ujel z najmočnejšim turbodizlom. Edina pomanjkljivost je hrup, ki ga v mrzlih jutrih povzroča motor,



a še tega bodo slišali le vaši sosede, ne pa sopotniki. Na magistralni cesti smo zaznali kakšen decibel preveč izpod blatnikov, ko kamenčki letijo izpod zimskih gum, a to je bil tudi edini moteči šum, ki ga bodo slišali le najboljčutljivejši. Zelo tiha pa je Astra na gladki avtocesti, saj je zaradi dobre zvočne izoliranosti podobno tiha tako pri 130 km/h kot pri 180 km/h. Oplova novinka je vsekakor med boljšimi v razredu, zdaj pa si še toliko bolj želimo preizkusiti še 1,6-litrski bencinski motor (85 kW/115 KM) in 1,7-litrski CDTI (81 kW/110 KM), ki naj bi bila najbolj prodajani različici. Za bistveno manj denarja, seveda.

Ni pomembno, ali štejemo torte kot Opel ali svečke kot tekmeči, nova Astra bo nedvomno pustila svoj pečat. Mogoče mi je zdaj malce bolj jasno, zakaj so si pri GM-u premislili glede prodaje evropskega dela. Po Corsi in Insignii bodo namreč bogato želi, kar so v zadnjih letih s pridom sadili. ❄

Tabela konkurence				
MODEL	Opel Astra 2.0 CDTi (118 kW) Enjoy	Volkswagen Golf 2.0 TDI (103 kW) DPF Comfortline	Ford Focus 2.0 TDCi (100 kW) Titanium	Renault Megane Berlina dCi 160 Dynamique
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1.956	1.968	1.997	1.995
največja moč (kW/KM pri 1/min)	118/160 pri 4.000	103/140 pri 4.200	100/136 pri 4.000	118/160 pri 4.000
največji navor (Nm pri 1/min)	350 pri 1.750	320 pri 1.750-2.500	320 pri 2.000	380 pri 1.750
dolžina × širina × višina (mm)	4.419 × 1.814 × 1.510	4.199 × 1.786 × 1.479	4.335 × 1.840 × 1.500	4.295 × 1.808 × 1.471
največja hitrost (km/h)	215	209	203	215
pospešek 0-100 km/h (s)	9,0	9,3	9,3	8,5
poraba goriva po ECE (l/100 km)	6,4/4,1/4,9	6,4/4,0/4,9	7,0/4,5/5,5	7,5/5,0/5,9
cena osnovnega modela (evri)	21.150	21.544	20.580	21.490

Tehnični podatki

CENA: (GM Southeast Europe)		Garancija:		STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):			
1.4 (74 kW) Essentia:	15.290 EUR	2 leti splošne in mobilne garancije, 3 leta garancije na lak, 12 let garancije za prerjavanje.		redni servisi, delo, material:	1.440	kasko zavarovanje [2]:	2.150
2.0 CDTi (118 kW) AT Cosmo:	23.680 EUR			gorivo	8.327		
Testno vozilo:	30.140 EUR			gume [1]:	2.304	Skupaj:	26.035
		Predvideni redni servisi:		izguba vrednosti po 5 letih:	8.534	Strošek za prevoženi km:	0,26 EUR/km
		Servisni interval na 15.000 km ali eno leto.		obvezno zavarovanje [2]:	3.280		
Moč:	118 kW (160 KM)						
Pospešek:	9,1 s						
Največja hitrost:	209 km/h						
Povpr. poraba:	7,9 l/100 km						
		[1] - upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum [2] - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih					

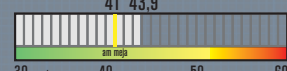
NAŠE MERITVE T = 0°C / p = 940 mbar / rel. vl. = 65 % / Gume: Dunlop SP Winter Sport M+S 215/50/R 17 H / Stanje kilometrskega števca: 10.164 km	
Vozne lastnosti	s
Pospeški	
0-100 km/h:	9,1
402 m z mesta:	16,6 (138 km/h)
Prožnost	
Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.	
Največja hitrost	209 km/h (VI. prestava)
Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	7,1
največje povprečje	10,3
skupno testno povprečje	7,9
	

Truš v notranjosti		dB		
Prestava	III.	IV.	V.	VI.
50 km/h	56			
90 km/h	62	61	60	58
130 km/h		64	62	61
Prosti tek	38			

Zavorna pot	m
od 130 km/h:	77,9
od 100 km/h:	43,9
	(AM meja 41 m)

41

43,9



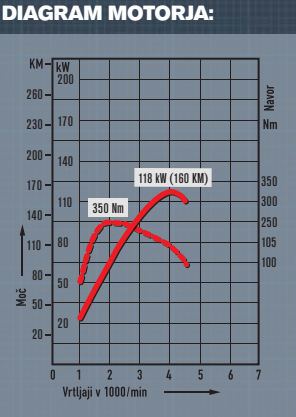
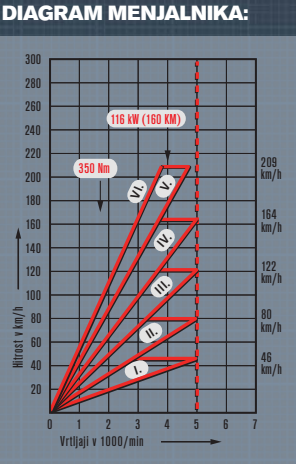
30 40 50 60

metrov

AM meja

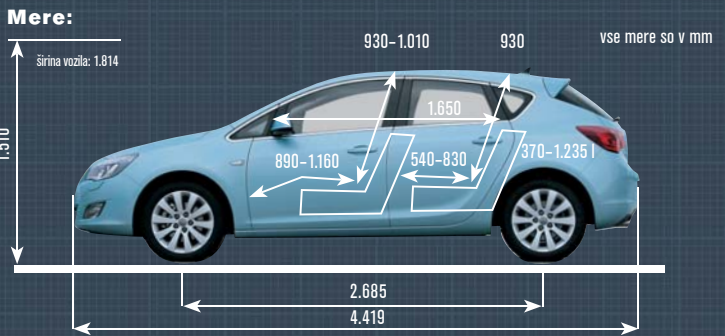
Napake med testom
brez napak

Napake med testom
brez napak



UŽITEK V VOŽNJI:
😊 😊 😊 😊 😊
Od sistema FlexRide smo pričakovali več, toda podvozje prepiča. Menjalniku v resnici razen bliskovitosti dvosklopčnega nič ne manjka. Skratka in brez ovinkov: nova Astra spada med najboljše!

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 83 × 90,4 mm - gibna prostornina 1.956 cm³ - kompresija 16,5 : 1 - največja moč 118 kW (160 KM) pri 4.000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 12,1 m/s - specifična moč 60,3 kW/l (82 KM/l) - največji navor 350 Nm pri 1.750/min - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski samodejni menjalnik - prestavna razmerja I. 4,15; II. 2,37; III. 1,56; IV. 1,16; V. 0,86; VI. 0,69 - diferencial 3,08 - platišča 7 J × 17 - gume 215/50 R 17, kotalni obseg 1,95 m. **Voz in obese:** kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, Wattov paralelogram, vijake vzmeti, teleskopski blažilniki - zavore spredaj kolutne (prislino hlajene), zadaj kolutne, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (stikalo med sedežema) - volan z zobato letvijo, električni servo, 2,6 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1.590 kg - dovoljena skupna masa 2.065 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro: ni podatka, brez zavor: ni podatka - dovoljena obremenitev strehe: 75 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 209 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,2 s - poraba goriva (ECE) 7,9/4,6/5,8 l/100 km, izpust CO₂ 154 g/km.



Zunanje mere: širina vozila 1.814 mm - kolotek spredaj 1.544 mm - zadaj 1.558 mm - rajdni krog 11,4 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1.480 mm, zadaj 1.430 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500-560 mm, zadnji sedež 500 mm - premer volanskega obroča 370 mm - posoda za gorivo 56 l.


Prostornina prtljažnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
5 sedežev: 1 × letalski kovček (36 l), 1 x kovček (68,5 l), 1 × nahrbtnik (20 l).

Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovoznikova varnostna blazina - stranski varnostni blazini - varnostni zračni zavesi - pritrdišča ISOFIX - ABS - ESP - servo volan - samodejna klimatska naprava - električni pomik šip spredaj - električno nastavljivi in ogrevani vzratni ogledali - radio s CD-predvajalnikom in MP3-predvajalnikom - večopravilni volanski obroč - daljinsko upravljanje osrednje ključavnice - po višini in globini nastavljen volanski obroč - tipalo za dež - po višini nastavljen voznikov sedež - deljiva zadnja klop - potovalni računalnik - tempomat.

Ocena		
Zunanost (15)	12	Nekje med Corso in Insignio, kar ji vsekakor štejemo v dobro. Skladen, da ne rečemo kar lep.
Notranjost (125)	97	V notranjosti ni največji pa tudi ne najbolj ergonomičen. Če govorimo o položaju za volanom, je s športnimi sedeži vsaj med najboljšimi, če ne celo zmagovalec!
Motor, pogon, podvozje (65)	58	Poskočen, a uglajen motor in zelo dober (klasični) samodejni menjalnik. Tudi pri vodljivosti med boljšimi.
Vozne lastnosti (70)	62	FlexRide pripomore k še boljši legi na cesti, povprečna zavorna pot.
Zmogljivosti (35)	27	Odkrito rečeno, več ne boste potrebovali. Pravzaprav deluje že kar športno.
Varnost (45)	39	Aktivni žarometi, serijski ESP, štiri varnostne blazine in dve varnostni zavesi ... Na kratko: 5 zvezdic na Euro NCAP!
Gospodarnost (65)	49	Konkurenčna cena, (pod)povprečna garancija, zmerna izguba vrednosti pri rabljenem.
Skupaj	344	Najmočnejši turbodizel in samodejni šeststopenjski menjalnik sta zmagovalna kombinacija za zahtevnejše, sistem FlexRide pa le doda priko na i, čeprav po njem ni velike potrebe. Čez pol leta prihaja kombijevska različica, ki bo (skromnejši) prostornosti postavila nov mejnik, hitri pa naj počakajo na OPC-ja.
OCENA  1 2 3 4 5 Kriteriji ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5		

Hvalimo in grajamo	
▲ motor	
▲ samodejni menjalnik	
▲ sprednja sedeža	
▲ ogrevan volanski obroč	
▲ udobje (tudi ali predvsem pri večji hitrosti)	
▲ nastavljivost blažilnikov, servovolana, delovanja stopalke za plin in samodejnega menjalnika	
▲ vklop delovanja zadnjega brisalnika	
▲ prilagodljiv prtljažnik	
▼ cena testnega avtomobila	
▼ težje dosegljiv potovalni računalnik	
▼ hrup mrzlega motorja [zunaj]	
▼ malo prostora na zadnjih sedežih glede na skupno dolžino	
▼ položaj in manjša uporabnost odlagalnišča za pijaco	
▼ hrup izpod blatnikov	