

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 79,0 x 66,0 mm - gibna prostornina 1686 cm³ - kompresija 18,4 : 1 - največja moč 55 kW (75 KM) pri 4400/min - največji navor 165 Nm pri 1800/min - ročni gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - neposredni vbrizg goriva, elektronsko vodena razdelilna črpalka za vbrizg (Bosch VP 29) - turbinski polnilnik na izpušne pline - tekočinsko hlajenje 7,1 l - motorno olje 4,5 l - oksidacijski katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,730; II. 1,960; III. 1,310; IV. 0,950; V. 0,780; vzvratna 3,310 - diferencial 3,550 - gume 185/65 R 15 (Continental ContiEco-Contact EP)

Voz in obese: 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vzdolžna vodila, vijajčne vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prislino hlajene), zadaj kolutne, servo - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4110 mm - širina 1709 mm - višina 1425 mm - medosna razdalja 2606 mm - kolotek spredaj 1484 mm - zadaj 1472 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 - prt-ljažnik (normno) 370-1180 l - posoda za gorivo 52 l

Mase: prazno vozilo 1264 kg - dovoljena skupna masa 1715 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1150 kg, brez zavore 600 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 170 km/h - pospešek 0-100 km/h 15,0 s - poraba goriva (ECE) 6,1/4,0/4,8 l/100 km (plinsko olje)

NAŠE MERITVE

Table with 3 columns: Pospeški, Natančnost, merilnika. Rows include 0-60 km/h, 0-80 km/h, 0-100 km/h, etc.

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

Prožnost: 1000 m od 40 km/h (IV.): 37,5 s (146 km/h) 1000 m od 40 km/h (V.): 45,2 s (129 km/h)

Zavorna pot: od 100 km/h: 46,2 m

Poraba goriva: Testno povprečje 7,55 l/100km Najmanjše povprečje 7,1 l/100km

Table with 4 columns: Trušč v notranjosti (dB), Okoliščne meritev. Rows include Prestava, 50 km/h, 100 km/h, 150 km/h, Prosti tek.

Napake med testom: - brez napak

KONČNA OCENA

Kot zanimivost velja omeniti, da je Astra 1.7 DTI pri nas na voljo le v najosnovnejši, torej opremljeni GL. To me preseneča, saj sem prepričan, da bi ta Astra lahko navdušila tudi marsikoga, ki si želi sicer povprečno hiter, zato pa varčen in udoben avtomobil.

- solidne motorne zmogljivosti
poraba goriva
lega na cesti
sprejemljiva cena
nekoliko glasn motor pri speljevanju motor
zahteva nekoliko več dodanega plina
na voljo le en (najosnovnejši) paket opreme

CENA: 2.992.146 SIT (Opel Marketing)



Varčnemu lahko očitamo le nesuverenost pri speljevanju in nekoliko glasno delovanje.



Z dvolitrskim motorjem je vožnja lahko tudi zelo hitra.



Turbo varčnejša



Ni kaj, tudi pri Oplu dokazujejo, da dizelski motorji med kupci osebnih avtomobilov postajajo vse bolj zanimivi. V Astri so na primer na voljo kar trije.

Za nekoliko zahtevnejše so pripravili dva 2,0-litraska turbodizelska motorja, seveda z neposrednim vbrizgom, ki zmoreta 60 kW/82 KM oziroma 74 kW/101 KM, če k turbinskemu polnilniku dodajo še hladilnik polnilnega zraka (intercooler). No, nekoliko manj zahtevnim pa so ponudili motor z nekoliko manjšo delovno prostornino, vendar pa še vedno s povsem zadovoljivo zalogo navora in moči. Zanj sta značilni predvsem dve dejstvi: da je v Astrini motorni paleti prostorninsko najmanjši in hkrati najnovejši dizelski motor, saj je njegov predhodnik, če ga lahko tako imenujem, letos odšel v zaslužni pokoj. Novinec prostorninsko ni nič večji. Celo nekoliko manjši je, če sem povsem natančen, zato pa povsem nov. To je mogoče opaziti že iz tehničnih podatkov, saj sta poleg manjše prostornine spremenjena tudi vrtna in gib, nekoliko manj razumljivo ob tem pa je dejstvo, da inženirji novincu še vedno niso namenili vbrizga prek skupnega voda. Za dovod goriva, oziroma natančneje plinskega olja, namreč še vedno skrbi povsem običajen neposredni vbrizg, poleg turbinskega polnilnika pa so mu namenili še po štiri ventile na valj.

In kaj so dosegli? Seveda nas zanimajo predvsem zmogljivosti in poraba goriva - zapišem lahko, da je oboje zadovoljivo. Največji navor 165 Nm novinec doseže že pri 1800 vrtljajih v

minuti, torej v območju, v katerem ga od takšnih motorjev tudi pričakujemo, največjo moč 55kW/75 KM pa nekoliko višje kot večina preostalih »dizlov«, in sicer pri 4400 vrtljajih v minuti. Ob tem pa nikakor ne smemo spregledati porabe. Po tovarniški podatkih se giblje med 4,0 in 6,1 litra plinskega olja na sto prevoženih kilometrov, ti podatki pa so, priznajmo, precej spodbudni.

No, na našem testu obljubljenih števk o porabi sicer nismo dosegli, kljub temu pa moram priznati, da se je Astra 1.7 DTI izkazala za izredno varčen avtomobil, saj smo v povprečju porabili le 7,55 litra plinskega olja na sto prevoženih kilometrov. No, prav tako kot večja poraba goriva so bile od obljubljenih tovarniških večje tudi Astrine zmogljivosti. Res je sicer, da motor pri speljevanju zahteva nekoliko več dodajanja plina, zato pa kmalu zatem začne dovolj suvereno pospeševati in se z veseljem zavrti vse do 5000 vrtljajev v minuti, kar pri dizelskih motorjih precej redko srečamo.

In ko se takole nekaj dni pelješ po Sloveniji, se ti zazdi, da se Astra 1.7 DTI vede podobno kot nekoč bencinski osemventilski motorji. Turbinski polnilnik in štiriventilski tehnika motorju glede na prostornino zagotavljata skoraj enake zmogljivosti. Veselja do vrtljajev mu prav tako ne manjka. Le poraba je precej manjša.

Matevž Korošec

Majhen prihranek pri porabi v primerjavi z močnejšim motorjem.



Oplova prodajna uspešnica Astra je uspešna tudi zaradi sodobnih, zmogljivih in varčnih motorjev. Oblika in oprema sta seveda še dva dejavnika, ki privlačita kupce. Kombinacija uporabnosti, varčnosti in oblike pa lahko dela čudeže.

Čeprav cena dizelskega goriva ni več tista vrednota, ki bi narekovala nakup avtomobila z dizelskim motorjem, pa so sodobni turbodizli bolj in bolj zanimivi za kupce. Predvsem je način vožnje malce drugačen kot pri bencinskih motorjih. Ugoden navor omogoča lagodno vožnjo in lenarjenje z menjalnikom. Astrina ponudba dizelskih motorjev je dovolj bogata, da si lahko vsak izbere nekaj po svojem okusu. Res, da so sodobni Oplovi dizelski motorji zasnovani še po stari tehnologiji. To pomeni vbrizg prek stare dobre »boš pumpe«, ali lepo po slovensko - visokotlačne črpalke znamke Bosch (od tod popačenka). Črpalka je elektronsko nadzirana, vbrizg pa poteka neposredno v valje. Tehnologija šest-najstih ventilov, hladilnik polnilnega zraka in turbinski polnilnik pa so zagotovilo za dobre zmogljivosti in dober izkoristek. Poraba se je tudi na naših testnih vožnjah gibala okoli sedmih litrov na sto prevoženih kilometrov, kar je za solidne zmogljivosti ugodno razmerje. Dizelska Astra tudi z najmočnejšim dizlom ni dirkaška različica, temveč ugodna kombinacija velikosti avtomobila in motornih zmogljivosti. Tudi z zmerno vožnjo lahko dosegamo solidna hitrostna povprečja, to pa se pozna pri ugodni porabi. Edina velika zamera motorju sta neugodno



101 KM in 7,6 litra na 100 km. Odlično!

razporejena največja moč in navor. Do 2000 motornih vrtljajev ostaja motor len in nepričljiv, zato je treba pri speljevanju korajžno dodajati plin. To pa je ravno območje, kjer pri dizlih lahko občutimo največjo razliko v primerjavi z bencinskimi motorji. Astra torej ni ravno briljantna v tem pogledu. Mogoče poseg v motorno elektroniko ne bi bil odveč. Toliko bolje se dvolitrski dizel seveda odziva pri višjih vrtljajih. Tam je dovolj prepričljiv, le na trenutke postane glasnejši, kot bi pričakovali.

Kljub rahli zameri motornim zmogljivostim pa Astra prepriča s preprostostjo, nevsiljivostjo in uporabnostjo. Oprema CDX je tista, ki bo prepričala tudi zahtevnejše uporabnike.

Igor Pucihar

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 84,0 x 90,0 mm - gibna prostornina 1995 cm³ - kompresija 18,5 : 1 - največja moč 74 kW (101 KM) pri 4300/min - največji navor 205 Nm pri 1650/min - ročni gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - neposredni vbrizg goriva, elektronsko vodena razdelilna črpalka za vbrizg (Bosch VP 44) - turbinski polnilnik na izpušne pline - tekočinsko hlajenje 7,9 l - motorno olje 5,5 l - oksidacijski katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,58; II. 1,89; III. 1,19; IV. 8,85; V. 0,69; vzvratna 3,310 - diferencial 3,63 - gume 195/60 R 15 (Michelin Energy x green)

Voz in obese: 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vzdolžna vodila, vijajčne vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prislino hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4110 mm - širina 1709 mm - višina 1425 mm - medosna razdalja 2606 mm - kolotek spredaj 1484 mm - zadaj 1472 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 - prt-ljažnik (normno) 370-1180 l - posoda za gorivo 52 l

Mase: prazno vozilo 1225 kg - dovoljena skupna masa 1745 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1150 kg, brez zavore 600 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 188 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,5 s - poraba goriva (ECE) 4,8/7,7 l na 100 km (plinsko olje)

NAŠE MERITVE

Table with 3 columns: Pospeški, Natančnost, merilnika. Rows include 0-60 km/h, 0-80 km/h, 0-100 km/h, etc.

Največja hitrost: 181 km/h (V. prestava)

Prožnost: 1000 m od 40 km/h (IV.): 38,1 s (147 km/h) 1000 m od 40 km/h (V.): 44,9 s (133 km/h)

Zavorna pot: od 100 km/h: 47,1 m

Poraba goriva: Testno povprečje 7,6 l/100km Najmanjše povprečje 7,1 l/100km

Table with 4 columns: Trušč v notranjosti (dB), Okoliščne meritev. Rows include Prestava, 50 km/h, 100 km/h, 150 km/h, Prosti tek.

Napake med testom: - brez napak

KONČNA OCENA

Tudi najmočnejši turbodizel, ki ga vgrajujejo v Astre, je dober (čeprav ne najsodobnejši) izdelek. Škoda le, da v nizkih motornih vrtljajih ni dovolj odziven. Pri speljevanju je treba kar pošteno dodajati plin, drugače motor rad tudi ugasne. Zmanjka ga torej ravno tam, kjer od dizla pričakujemo največjo prednost pred bencinskimi motorji. Preostale lastnosti, všteti skromno porabo, so pohvalne.

- oprema
lega na cesti
solidne motorne zmogljivosti
poraba
zmogljivosti pri nizkih motornih vrtljajih
nekoliko glasn motor

CENA: 3.715.329 SIT (Opel Marketing)